



La Marina Mercante de Honduras

Por Rodil Rivera Rodil



La Marina Mercante de Honduras

Por Rodil Rivera Rodil

Para mi
gran orgullo
y con gran
meza afecto
199. 19 de sept. del
Rodríguez

DEDICATORIA

Dedico este trabajo, con gran afecto, a todos los empleados y funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante y les expreso mi más profundo agradecimiento por la entusiasta colaboración que me han brindado durante mi administración.

ÍNDICE

Prólogo	1
Capítulo I. ANTECEDENTES	3
Capítulo II. REGISTRO ABIERTO BUQUES I	19
Capítulo III. REGISTRO ABIERTO BUQUES II	41
Capítulo IV. REGISTRO ABIERTO BUQUES III	65
Capítulo V. FORMACIÓN DE MARINOS	97
Capítulo VI. REFORMAS A LA LEY DE LA MARINA MERCANTE	117
Capítulo VII. CONSIDERACIONES GENERALES I	133
Capítulo VIII. CONSIDERACIONES GENERALES II	149
Capítulo IX. CONCLUSIONES Y METAS	163
Bibliografía	171

PRÓLOGO

En el mes de marzo de 1998, el Presidente Carlos Flores me honró nombrándome Director General de la Marina Mercante de Honduras, es decir, en un cargo para el que no tenía ninguna preparación especializada y, menos, experiencia. Más aún, cuando cursé la materia de Derecho Mercantil en la Facultad de Derecho de nuestra Universidad Autónoma, omitimos, por razones que he olvidado, el estudio de la Ley de la Marina Mercante. Recuerdo que así se lo manifesté al señor Presidente, contándole además, a manera de anécdota (verídica por otra parte) que mi único contacto directo con el mar era la posesión de una lancha de apenas 25 pies de largo, en la que hacía unos pocos días había estado a punto de naufragar en el puerto de Tela.

El Presidente insistió y me solicitó que, al menos durante algún tiempo, incursionara en este campo totalmente nuevo para mí. De manera que acepté y con los bríos que le pueden quedar a un hombre que ya jugó más de la mitad del partido de su vida, me lancé a esta nueva aventura de las muchas que, para bien o para mal, me ha deparado el destino.

Muy pronto descubrí que la Marina Mercante de Honduras no es otra cosa que una rara combinación de un negocio, como cualquier otro, con una institución de servicio público, pero que, además, se encuentra regulada por el Derecho Marítimo que es una de las más apasionantes materias del Derecho en general. De suerte que esta mezcla tan singular resultaba un plato agradable para mi paladar de Abogado y empresario.

Pero no tardé tampoco en percatarme que la institución del Gobierno cuya dirección había asumido quizás de manera un tanto irreflexiva, tenía una enorme importancia, y podía llegar a tener mucha más, tanto para la economía de nuestro país como por el papel que le toca jugar en la comunidad marítima internacional, la más grande del mundo.

En las páginas que siguen procuraré brindar al lector, en forma resumida, una idea, lo más completa posible, de lo que ha sido la Marina Mercante de Honduras, de la concepción que me he formado de ella, de lo que he intentado hacer durante mi gestión y, por supuesto, de los problemas que he debido afrontar, de los errores que creo haber cometido y de los que considero mis aciertos, no para que mi versión de los hechos sirva de base a un enjuiciamiento de mi administración, sino exponer una visión de conjunto de esta institución tan poco conocida en el país.

Finalmente, me apresuro a aclararle a lector, para su tranquilidad, que he hecho mi mejor esfuerzo para exponer el tema en forma sencilla y comprensible aun para los poco versados en él, dejando de lado, hasta donde me ha sido posible, los términos técnicos que suelen emplear los familiarizados con la materia, pues el propósito fundamental que me ha animado a escribir este libro es el de presentar a los lectores una radiografía, aunque muy esquemática, de lo que ha sido y es la Marina Mercante y, sobre todo, de su enorme potencial, esto es, de lo mucho con que puede contribuir al desarrollo de Honduras.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

“Todo lo posee el que domina el mar.”

Cicerón

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

Hasta el año de 1995 no existió la Dirección General de la Marina Mercante. En los Códigos de Comercio de 1880, 1898 y 1940 se regulaba únicamente el comercio marítimo, esto es, lo relativo a las naves, a las personas que intervienen en él, los contratos especiales del comercio marítimo, los riesgos, daños y accidentes y las averías marítimas.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos solicitaron a ciertos países que permitieran a buques norteamericanos navegar con sus respectivas banderas para llevar ayuda a sus aliados de Europa en la lucha contra el fascismo. Accedieron a ello Costa Rica, y Honduras.

Con este propósito, Honduras el 3 de marzo de 1943 emitió la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional en la cual se creaba la Dirección de Naves Mercantes adscrita al Ministerio de Guerra, Marina y Aviación y se reglamentaba el Registro de Matrícula de Naves, la nacionalización de éstas, sus condiciones de seguridad, cancelación de matrículas y patentes de navegación, los impuestos marítimos, los certificados de idoneidad y libretas de identificación de marinos, el rol y los contratos de tripulación de los buques, defunciones de tripulantes y pasajeros, compensación por accidentes de trabajo marítimo, documentos oficiales de navegación y disposiciones generales.

La ley de 1943 autorizaba al Poder Ejecutivo

para establecer:

“una Escuela de Navegación, con facultad para otorgar a sus graduados, diplomas de capacidad que los habiliten para desempeñar a bordo de naves mercantes nacionales el cargo de Capitán, Piloto u Oficial”.

En 1954, con ocasión de la redistribución de atribuciones que se efectuó ese año entre las distintas Secretarías de Estado, la Marina Mercante pasó del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación a la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones.

Son dos las innovaciones fundamentales que contiene la Ley de la Marina Mercante de 1943, la primera es la adopción por parte de Honduras del sistema de abanderamiento de naves, que ya tenía Panamá desde 1925, conocido como “Registro Abierto de Buques”, y la segunda, la autorización para los Cónsules de la República en el extranjero de “conceder el abanderamiento y patente provisional de navegación a las naves mercantes extranjeras que deseen matricularse en Honduras e incorporarse a la Marina Mercante Nacional”.

Como dato significativo, o más bien esclarecedor de una etapa histórica, agregaré que estando mi padre, el Abogado Alejandro Rivera Hernández, a cargo del Departamento Legal de la Tela Railroad Company en el año de 1953, con sede en la Lima, Departamento de Cortés, encontró en los archivos de la empresa el original de la Ley de la Marina Mercante de Honduras de 1943, que fuera elaborado, en idioma inglés, en las oficinas principales de la empresa en la ciudad de Boston, Estados Unidos. La ley, por

tanto, que se emitió en Honduras sólo era una simple traducción de aquélla.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial en 1945, los tres países, Panamá, Costa Rica y Honduras conservaron el sistema de registro abierto, fundamentalmente por razones económicas, ya que éstos generaban importantes ingresos en divisas para el fisco. Costa Rica, sin embargo, en la década de los cincuenta volvió nuevamente al régimen de registro cerrado.

El Código de Comercio de 1950, en su artículo 1^º. De las Disposiciones Generales y Transitorias, derogó las "disposiciones del Código de Comercio del 5 de marzo de 1940, con excepción de las contenidas en el Libro III (Del Comercio Marítimo) que quedarán en vigor, en tanto no se dicte un Código de Navegación", el que, dicho sea de paso, jamás fue promulgado.

He aquí algunos datos sobre las tarifas por el abanderamiento que se cobraban de conformidad con la Ley Orgánica de la Marina Mercante de 1943:

- a) Artículo 19, inciso d): "un impuesto marítimo de diez centavos de Lempira (L. 0.10) por cada tonelada neta o fracción de tonelada, que deberán pagar las naves mercantes nacionales, dedicadas al tráfico internacional. Este impuesto se pagará anualmente por adelantado en el mes de enero, y no podrá ser aumentado durante el período de treinta años, a contar de la fecha de la matrícula de la nave". (Los subrayados son míos).

Por nave mercante "nacional" dedicada al tráfico internacional debía entenderse, no sólo las naves propiamente nacionales o pertenecientes a nacionales hondureños, sino también las de propiedad de extranjeros abanderadas en Honduras al amparo de la ley de 1943.

De igual manera, es interesante la inclusión en la disposición transcrita del compromiso del legislador de no aumentar el impuesto de diez centavos por tonelada durante treinta años. Esto significaría, que si la ley no hubiere sido reformada e interpretada por el Congreso Nacional, como veremos enseguida, la tarifa de diez centavos debía mantenerse hasta 1973.

No obstante, apenas siete años después, el 28 de febrero de 1950, el Congreso Nacional emitió el Decreto Número 87 reformando el inciso d), transcrito, del Artículo 19 de la Ley incrementado la tarifa:

"d) Un impuesto marítimo de (L 0.10) diez centavos de Lempira, por cada tonelada neta o fracción de tonelada, que deberán pagar las naves mercantes nacionales dedicadas al tráfico internacional, que naveguen habitualmente en aguas nacionales; y de (L. 1.00) un Lempira por cada tonelada neta o fracción de tonelada, que deberán pagar las naves mercantes nacionales dedicadas al tráfico internacional, que no naveguen habitualmente en aguas nacionales. Este impuesto se pagará anualmente por adelantado en el mes de enero.

Para los efectos de esta ley, se entiende por navegación habitual la arribada de naves mercantes nacionales a puertos del país por lo menos tres veces al año, con propósitos de carga

o descarga de efectos de toda índole comercial y para enganche de marinos para completar el rol de la tripulación". (Los subrayados son míos).

La norma copiada, que a mí me parece absolutamente clara en cuanto a que las naves nacionales dedicadas al tráfico internacional que NO navegaran habitualmente en aguas nacionales debían pagar, anualmente y por adelantado, un Lempira (L. 1.00) por tonelada, sin duda no lo estaba para muchos puesto que el 22 de enero de 1951, el Congreso Nacional, emitió el Decreto Número 31 interpretando, a solicitud del Poder Ejecutivo, el inciso d) del Artículo 19 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante, en el sentido de que las mencionadas embarcaciones efectivamente debían pagar anualmente por adelantado el citado impuesto de un Lempira por tonelada o fracción de tonelada.

El 10 de diciembre de 1958, el Congreso Nacional, por Decreto Número 19 transfirió "a partir del primero de abril curso, a la jurisdicción de la Secretaría de Economía y Hacienda, la Sección de Coordinación y Regulación del Transporte Marítimo y la Marina Mercante, que ha estado adscrita a la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones".

El 18 de febrero de 1977 la Junta Militar de Gobierno, en Consejo de Ministros, emitió el Decreto Ley Número 437 mediante el cual fue transferida la Marina Mercante a la Secretaría de Estado en los Despachos de Defensa Nacional y Seguridad Pública determinándose que las funciones que de acuerdo con la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional correspondían a la misma serían ejercidas en lo sucesivo por la Fuerza Naval.

Con fecha 23 de octubre de 1990, El Presidente Rafael Leonardo Callejas emitió, a través de la Secretaría de Defensa Nacional y Seguridad Pública, el Acuerdo MD-384, por el que se creó una “oficina técnico-administrativa de seguridad” de la Marina Mercante en Miami, Estados Unidos. Esta “oficina” en la práctica sustituyó -y desplazó- a la Dirección General de la Marina Mercante de Tegucigalpa, pues se le otorgaron las funciones más importantes de ésta, incluyendo las de “expedir patentes provisionales de navegación, registro provisional de hipotecas navales y otras atribuciones similares que el alto mando determine”. (El subrayado es mío).

La actuación de dicha oficina fue sumamente cuestionada en nuestro país y se la acusó de abanderar miles de barcos de manera irregular en complicidad con algunos cónsules y representantes diplomáticos de Honduras en el extranjero. A mi llegada a la Marina Mercante encontré en un archivo gran cantidad de fotocopias de documentos de abanderamientos falsificados, atribuidos a dichos cónsules y funcionarios diplomáticos, y hechos llegar a la Dirección General en forma anónima. En su oportunidad hice entrega formal de los mismos, para los fines consiguientes, al Ministro de Relaciones Exteriores, en ese entonces el Arquitecto Fernando Martínez.

Al llegar a este punto considero mi obligación decir lo que conozco sobre la actuación de la Fuerza Naval durante los diecisiete años que la Marina Mercante estuvo bajo su dependencia, pues ha sido, durante mi administración, tema obligado de preguntas por parte de diputados, periodistas, funcionarios, y hasta de simples particulares. Confirmando aquí lo que entonces contesté a dichas interrogantes: durante mi gestión como Director de la Marina, no encontré o me fue presentada, con excepción de los documentos mencionados

anteriormente y cuya veracidad no me consta, ninguna prueba o evidencia de manejos irregulares por las administraciones anteriores.

No obstante, debo señalar dos cosas que me parecen importantes, y de las que el lector puede extraer las conclusiones que quiera, la primera, que en la Dirección General de la Marina Mercante no se encuentra ningún archivo o documentos relativos al período en el que la Institución estuvo a cargo de la Fuerza Naval. Y la segunda, que la única información disponible que pude recabar en otras fuentes se refiere a los ingresos reportados durante el período de 1987 a 1994, es decir, apenas la mitad de los años en que la Marina estuvo bajo la responsabilidad de la Fuerza Naval y que se detallan a continuación:

1987	LPS.	955,631.91
1988		1,022,244.89
1989		1,534,135.77
1990		1,618,672.46
1991		2,420,480.28
1992		2,560,458.22
1993		2,431,752.12
1994		2,733,810.53
	TOTAL	15,277,186.18

De 1995 a 1999, o sea en 5 años bajo la jurisdicción civil, la Marina Mercante, con un registro de buques aproximadamente igual, generó los siguientes ingresos que, como puede apreciarse, fueron sustancialmente mayores:

1995	LPS.	23,685,010.52
1996		29,689,783.12
1997		31,658,410.99
1998		29,092,946.80
1999		33,340,546.51

LPS. 147,466,697.94

Es decir, que sólo en el primer año en que la Marina Mercante pasó al Poder Civil los ingresos de la Institución fueron cerca del doble del total de los percibidos en los ocho años anteriores que permaneció bajo la autoridad de la Fuerza Naval, y en 5 años, de 1995 a 1999, el total recibido representa casi DIEZ veces, o el MIL POR CIENTO de lo recibido por la Marina Mercante en los mencionados ocho de la administración militar, de 1987 a 1994.

En 1994, el Congreso Nacional, mediante el Decreto Número 167-94 de fecha 4 de noviembre, emitió la actual Ley Orgánica de la Dirección General de la Marina Mercante, derogando la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de 1943.

Son muchos los cambios que la nueva ley introdujo en la estructura de la Marina Mercante con respecto al

ordenamiento de 1943. En una muy apretada síntesis podríamos decir que significaron la ampliación y regulación más extensa de los grandes capítulos de aquélla. No obstante, es importante destacar cuatro modificaciones esenciales: la creación de la Dirección General de la Marina Mercante, en sustitución de la Dirección de Naves Mercantes, con amplias atribuciones, entre ellas, las de atender al cumplimiento de los convenios internacionales, en particular los relacionados con la seguridad marítima y la contaminación del medio ambiente; la obligación de "realizar los esfuerzos necesarios para el establecimiento de un centro de formación profesional de la gente de mar"; la supresión de la "Oficina de Seguridad Marítima de la República de Honduras (MSOH), domiciliada en la ciudad de Miami, Estado de la Florida, Estados Unidos de América, que será liquidada y sustituida por la que oportunamente establezca la Dirección General de la Marina Mercante", y, por último, la restricción de las facultades de los cónsules de Honduras en el extranjero de abanderar buques que les confería la ley de 1943, dejándola únicamente para "casos urgentes" y previa aprobación de la Dirección General.

El 7 de abril de 1995, el Presidente de la República, Carlos Roberto Reina, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emitió el Acuerdo Número 000288-A que contiene el Reglamento de Cuotas de Recuperación por servicios prestados por el Estado en materia de Marina Mercante, tales como zarpes, patentes, visitas oficiales a buques de tráfico internacional, membresía para compañías clasificadoras, y otras similares

El 16 de agosto del mismo año de 1995, el Presidente de la República, siempre por medio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emitió del Acuerdo Número 000836-B conteniendo el Reglamento de Inspección,

Reconocimiento y Expedición de Certificados de Seguridad Marítima a Buques de Registro Hondureño, por el que se reglamenta uno de los más importantes convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS) y se constituye un fondo en fideicomiso de la Marina Mercante con el objeto de proporcionar a la Institución disponibilidad económica oportuna para atender a "la remuneración de una red de inspectores de buques a nivel mundial y para la investigación científica y de accidentes de la Marina Mercante".

El 22 de octubre de 1996 el Presidente de la República, a través de la misma Secretaría de Estado, emitió el Acuerdo Número 000768 derogando el numeral 13 del Artículo 1 del Reglamento de Recuperación de Cuotas y reformó el artículo 11 del Reglamento de Inspección, ambos emitidos anteriormente.

El 29 de julio de 1997, el Presidente de la República, por medio de misma Secretaría de Estado, emitió el Acuerdo Número 000764 que contiene el "Reglamento de Transporte Marítimo".

Mediante el Decreto No. 22-97 de fecha 17 de octubre de 1997, el Congreso Nacional reformó 13 artículos de la Ley de 1994 relativos a embarcaciones menores de 20 toneladas, la Libreta de Identificación de Marineros, Registro de buques, embarcaciones dedicadas al transporte internacional inferiores a 200 toneladas, autorización para abanderarse por tiempo determinado en otro país, modificación de pago de derechos, y otros.

Con fecha 30 de abril de 1998 el Congreso Nacional promulgó el Decreto 131-98 conteniendo la Ley de Estímulo

a la Producción, a la Competitividad y Apoyo al Desarrollo Humano, en virtud de la cual la Marina Mercante “queda adscrita para su funcionamiento a la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)”. En otro capítulo ahondaré sobre el tema, es decir, si la Marina Mercante debe estar adscrita a esta última Secretaría de Estado, a la de Finanzas o debe ser otra clase de institución gubernamental.

La Dirección General de la Marina Mercante ha emitido, además, las siguientes resoluciones:

- a) Número D-001/98 del 21 de julio de 1998 sobre la obligación de los buques de obtener el Certificado de Navegabilidad anualmente, de acuerdo con el artículo 68 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante.
- b) Número 001/99 del 25 de enero de 1999 sobre la obligación para los encargados de las comunicaciones a bordo de los buques hondureños de obtener certificado como radio electrónico, operador general u operador restringido, de conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).
- c) Número 001/99/B del 30 de agosto de 1999 sobre la obligación de las organizaciones reconocidas (compañías clasificadoras) por la Marina Mercante de presentar los documentos y pruebas del cumplimiento de la Resolución A. 789 (19) del 23 de noviembre de 1995, de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI).

- d) Número 004/99 sobre el nombramiento por parte de la Dirección General de la Marina Mercante de inspectores de bandera a nivel mundial.
- e) Número 003/2000 del 15 de febrero del 2000 restringiendo el abanderamiento de buques en el registro de la Marina Mercante a buques de menos de 20 años de haber sido construidos.
- f) Número 001/2000 del 3 de enero del 2000 reglamentando en el ámbito de la Marina Mercante las enmiendas de 1995 del Convenio STCW/78 sobre Formación y Titulación de Gente de Mar, y
- g) Número 002/2000 del 30 de agosto del 2000 para establecer el título profesional de Patrón de Embarcación Costera.

He aquí una reseña histórica, en apretada síntesis, de las leyes que han regido la Marina Mercante de Honduras. Me interesa destacar que la institución se rige por una ley del Congreso Nacional, reformada una vez, y por tres Acuerdos emitidos por el Poder Ejecutivo a través de la entonces Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Este exceso de regulación, por decirlo así, en la práctica constituye una camisa de fuerza para el manejo eficiente de una empresa del Estado, como es la Marina Mercante. Sobre este aspecto me extenderé con más detalle en los capítulos siguientes.

Por otra parte, Honduras es firmante del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), que tiene su sede en Londres, Inglaterra, por lo que somos miembros de pleno derecho de dicha Organización. El Gobierno de Honduras, además, ha ratificado quince

convenios, enmiendas y protocolos emitidos por la OMI, que lo obligan a su estricto cumplimiento.

Como corolario de este resumen histórico de la Marina Mercante de Honduras, sólo me resta decir que de la actual Ley de 1994 se desprende que los objetivos fundamentales de esta Institución son dos: el primero, operar, con apego a las normas internacionales sobre la navegación marítima, un registro abierto de buques, y el segundo, como reza el numeral 8º. del artículo 92 de su Ley Orgánica: “realizar los esfuerzos necesarios para el establecimiento de un centro de formación profesional de la gente de mar”.

Por la enorme importancia de ambas funciones me referiré a ellas por separado en los capítulos que siguen.

CAPÍTULO II

REGISTRO ABIERTO DE BUQUES

I

“El país de bandera tiene sobre sus hombros ciertas obligaciones y responsabilidades que forman el corazón, cerebro, psiquis y conciencia de la industria marítima internacional.”

William O’Neil

CAPÍTULO II

REGISTRO ABIERTO DE BUQUES

I

Concepto. Antecedentes. Ventajas y desventajas.

En Honduras no son muchas las personas que saben que nuestro registro de buques es del tipo llamado "abierto", esto es, que la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional emitida el 3 de marzo de 1943 y la actual Ley Orgánica de la Dirección General de la Marina Mercante del 4 de noviembre de 1994, permite que personas o empresas extranjeras puedan inscribir barcos en nuestro registro y, como consecuencia, que naveguen enarbolando la bandera hondureña. Y los que sí lo saben, no conocen con algún detalle qué es propiamente un registro abierto y cómo opera.

He creído, pues conveniente, dedicar el presente capítulo de este trabajo a intentar explicar al lector, de la manera más clara que me sea posible, en qué consiste esta modalidad de registro de buques, y, naturalmente, el tipo de registro opuesto, o sea, el registro cerrado, y en los dos capítulos siguientes la situación del registro hondureño en 1998 y los correctivos introducidos a finales de este mismo año y durante 1999.

Antes de seguir, reproduciré la disposición pertinente de la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional, emitida el 3 de marzo de 1943, en la que se establece, por primera vez, la modalidad de registro abierto en Honduras, y la correspondiente de La Ley Orgánica de la Marina Mercante

Nacional, del 4 de noviembre de 1994, que entró en vigencia el primero de enero de 1995, en la que, si bien no se hace una declaración expresa como la que contiene la ley de 1943, sí se la hace en forma tácita:

Ley Orgánica de 1943:

“Artículo 5º.- Todo dueño, nacional o extranjero, de una nave mercante que quiera matricularla y nacionalizarla bajo la bandera hondureña, lo solicitará por escrito al Poder Ejecutivo, por medio de la Secretaría de Guerra, Marina y Aviación, acompañando a su solicitud los siguientes documentos:...” (El subrayado es mío).

Ley Orgánica de 1994:

“Artículo 48.- Los propietarios, arrendatarios, armadores o navieros que tengan interés en registrar un buque en Honduras deberán solicitar la inscripción ante la Dirección General de la Marina Mercante por medio de un profesional facultado para ejercer el Derecho en Honduras”.

Ninguna embarcación puede hacerse a la mar sino lleva la bandera de algún Estado o, lo que es lo mismo, sin adquirir la nacionalidad de uno, pero, hay que aclarar, sólo puede -o debe- arbolar la de un único Estado. Esto último, conocido como el principio de “nacionalidad única”, aparece recogido en el artículo 92 del Convenio de las Naciones Unidas sobre las leyes del mar de 1982 que establece que los buques han de navegar bajo la bandera de un solo Estado y que, “salvo en circunstancias extraordinarias previstas en los convenios internacionales o en el convenio de referencia, han

de quedar sometidos a su jurisdicción exclusiva en alta mar”.

Tampoco un buque puede cambiar de bandera mientras navega, a menos que se haya producido formalmente en ese mismo lapso el cambio de nacionalidad, o sea, la cancelación del abanderamiento anterior y la obtención de uno nuevo. En todo momento debe existir con respecto al buque la más completa seguridad jurídica, esto es, la certeza de la legislación a la que siempre debe hallarse sometido y a la cual pueden recurrir todos los que de una u otra forma tengan relación con el buque o se consideren afectados, ya sean Estados o personas naturales o jurídicas de cualquier parte del mundo.

De ahí que ningún buque pueda desplazarse sin antes haber adquirido el derecho de enarbolar una bandera y sólo una. Los casos de excepción de hecho, que no de derecho, a esta regla, no aceptados por supuesto por el Derecho Internacional, sólo pueden ser, entonces, los de guerra, cuando barcos de naciones participantes en una contienda izan banderas de otros Estados para evitar ser atacados o detenidos, y los involucrados en actividades ilícitas como, en nuestro tiempo, los que se dedican al tráfico internacional de estupefacientes.

Las legislaciones de todos los países, de registro cerrado y de registro abierto, admiten el doble abanderamiento en ciertos casos. Este consiste en que un Estado permite que una embarcación inscrita en su registro pueda, temporalmente, inscribirse también en otro Estado sin perder la nacionalidad del primero, por ejemplo, en casos de arrendamiento por tiempo determinado, generalmente para actividades de pesca. Es requisito fundamental para estos casos de excepción, que el segundo abanderamiento sea esencialmente temporal o provisional y que, transcurrido

el tiempo permitido, la segunda patente de navegación sea cancelada y el buque recobre su bandera original. Por otra parte, mientras el buque se encuentre navegando sólo podrá izar el pabellón del segundo país. Se trata, pues, de un abanderamiento especial, el buque se halla registrado definitivamente en un país y provisionalmente en otro.

Sobre el doble registro, la Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras establece:

“Artículo 56 (reformado).- Los buques mercantes nacionales que sean objeto de un contrato de arrendamiento podrán ser autorizados por la Dirección General de la Marina Mercante para abanderarse, por el tiempo que dure el respectivo contrato, en el Estado de residencia de los arrendatarios. Asimismo los buques mercantes extranjeros arrendados por hondureños o extranjeros residentes en Honduras podrán ser autorizados por la Dirección para enarbolar, por el tiempo que dure el correspondiente contrato, el pabellón nacional.

En tales casos, el buque poseerá temporalmente la nacionalidad del Estado de abanderamiento, por lo que quedará sujeto a su jurisdicción y control.

El abanderamiento a que este artículo se refiere no podrá exceder de dos (2) años”.

La casi totalidad de los países reconocen el derecho de los propietarios de buques de escoger por su libre voluntad la nacionalidad de éstos. La concesión de la nacionalidad a una embarcación por parte de un Estado se

conoce como nacionalización o inscripción de buques. La doctrina, sin embargo, ha querido establecer una diferencia entre ambos conceptos, entendiendo por inscripción, registro o matriculación la nacionalidad originaria y por nacionalización la nacionalidad adquirida o abanderamiento.

El Doctor en Derecho y Catedrático de Economía Marítima S. Hernández Izal en su obra Derecho Marítimo dice:

“Tan importantes como estos pronunciamientos sobre el uso de banderas de dos o más Estados son los del artículo 5 del convenio de Ginebra de 1958 (sobre el uso de banderas de dos o más Estados), según el cual cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular el Estado ha de ejercer definitivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarboleen su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social. Cada Estado expedirá los documentos procedentes para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón”.

Este ejercicio definitivo de jurisdicción por parte del Estado sobre los buques, constituye lo que la doctrina denomina “genuine link” o “vínculo genuino”, o sea, un vínculo de doble dirección, del buque al Estado y del Estado al buque, de tal manera que si el Estado del pabellón no ejerce su jurisdicción sobre la nave, el vínculo será

incompleto y hasta puede extinguirse. Así tenemos que el Estado de bandera tiene el derecho, y la obligación correlativa, de inspeccionar periódicamente el buque para determinar si se encuentra en condiciones convenientes de navegabilidad, y de sancionarlo cuando incurre en infracciones de su ley o reglamentos, así como de los convenios internacionales ratificados por éste.

En el uso del derecho de fijar los requisitos para otorgar la nacionalidad a un buque, los Estados siguen actualmente dos criterios opuestos, la modalidad del registro cerrado y la del registro abierto. Hasta 1925, sin embargo, todos los países del mundo (con las excepciones históricas, más de hecho que de derecho que más adelante se mencionan) tenían únicamente registros cerrados. La diferencia fundamental entre ambos estriba en la nacionalidad de los propietarios de los buques y, en algunos casos, en el lugar de construcción de éstos.

El sistema de registro cerrado consiste en que los países conceden el derecho de enarbolar su bandera exclusivamente a los buques cuyos propietarios sean nacionales del Estado de que se trate, y, en algunos casos extremos, solamente que, además, dichos buques hayan sido construidos en el mismo territorio. En España, por ejemplo, antiguamente los buques inscritos en el registro español sólo podían ser propiedad de españoles o de sociedades igualmente españolas. No podían tener derecho a la propiedad de un buque español los extranjeros no naturalizados, y en el caso de que lo hubieran adquirido por sucesión u otra causa gratuita, quedaban obligados a venderlo en el término de 30 días bajo amenaza de confiscación.

Los diferentes ordenamientos jurídicos de los países de registro cerrado paulatinamente han adoptado criterios

más amplios en cuanto al requisito de propiedad de buques por parte de sus nacionales, particularmente cuando se trata de sociedades mercantiles, permitiendo, para el caso, que un determinado porcentaje, minoritario siempre, pueda ser adquirido por extranjeros, o bien, que, aunque no posean la mayoría de las acciones o partes sociales, los nacionales tengan el control de los órganos de dirección de las empresas navieras. Y así también, aceptando que buques extranjeros explotados por nacionales puedan ser abanderados en su registro. De aquí viene la expresión "nacionalización o abanderamiento de buques", es decir, cuando la nacionalidad no es originaria sino adquirida.

En cuanto a los registros abiertos se refiere, dice un autor, se han empleado "niágaras de tinta". Y demás está decir que la mayor parte de lo publicado hasta ahora ha sido para criticarlos y abogar por su desaparición. No obstante, en los últimos años se ha abierto camino el reconocimiento del papel positivo que pueden jugar los registros abiertos en el abaratamiento del más importante medio de transporte de mercaderías que existe en el mundo.

El Doctor Francisco Montero, catedrático de Derecho Marítimo de la Universidad de Cádiz, en un curso de maestría de la asignatura "Política Marítima", en el tema "Registros Abiertos" impartido en la Facultad Náutica de Barcelona de la Universidad Politécnica de Cataluña, España, nos dice que los orígenes de los registros abiertos se remontan al siglo XVIII en el Peloponeso. El Doctor Montero proporciona en su curso la siguiente información:

- a) Los registros abiertos eran utilizados para salvar impedimentos de tipo político o económico que pudieran afectar al país de la bandera.

- b) En el caso de Francia, si las mercancías eran de interés para este país, usaban el pabellón francés. Una de las ciudades-estados que más le empleaba era Génova y cuando Francia incrementó sus impuestos este país arboló sus barcos con la bandera de Austria.
- c) Los propietarios y operadores de barcos de Génova y de Nápoles cambiaban su bandera indistintamente, de acuerdo con las mercaderías que transportaban sus buques y el destino de los mismos, utilizando la de Austria y Gran Bretaña.
- d) Y así, igualmente, los armadores griegos usaban la bandera de Turquía y, a partir de 1774, la de Rusia. Los de Irlanda, la de Francia de 1760 a 1780. Los de Estados Unidos, la de Portugal para evadir restricciones británicas. Las repúblicas de Sudamérica se abanderaron en diferentes países para evadir el control conferido a la armada británica en alta mar sobre los estados firmantes por los tratados de prohibición de la esclavitud que surgieron del Congreso de Viena de 1815. Los británicos, por su parte, arbolaron sus barcos también con la bandera de Noruega en el siglo XIX.
- e) El primer buque transferido a Panamá fue el canadiense "Belén Qusada", sospechosos de violar la "Volstead Act 1920" en tráfico de Cuba a los Estados Unidos, que dio lugar a un complicado caso de Derecho Internacional Marítimo.

- f) En 1948 nace el registro de Liberia por la necesidad de los Estados Unidos de proteger sus intereses en Panamá después de un golpe militar.

Como ya hemos apuntado, el primer país en este siglo de pasar del registro cerrado al registro abierto fue Panamá en 1925. Los autores que han indagado en las razones que movieron a este país a un cambio tan radical enseguida descubrieron que la nueva política fue impulsada por los Estados Unidos, a la sazón con decisiva presencia militar en el país, con el fin de reducir los altos costos de las empresas navieras norteamericanas operando bajo la bandera de su propio país y, por consiguiente, también bajo su régimen fiscal.

En 1943, en plena guerra mundial, y por los motivos que ya antes hemos explicado, se sumaron a Panamá, Costa Rica y Honduras, pasando a partir de 1948 los cuatro registros, incluyendo Liberia a ser conocidos en el mundo marítimo por las siglas "panlibhonco".

Los registros abiertos son llamados, también desde la década de los cincuenta, "banderas o pabellones de conveniencia", "de franca conveniencia", "de necesidad" etc., y se les denomina precisamente "abiertos" porque, según explicamos, no toman en cuenta la nacionalidad de los propietarios de la nave ni el lugar de construcción de ésta y porque, además, ofrecen una serie de facilidades para la inscripción de buques, así como para el traspaso de los mismos o para su cambio de nombre o de actividad. De igual manera, los registros abiertos no cobran a los propietarios impuestos sobre la renta derivada de la explotación del buque y tampoco se les exige que los tripulantes sean de la nacionalidad del país de la bandera, como es el caso de los registros cerrados.

La principal característica, pues, de un registro abierto, que lo hace atractivo para los propietarios y operadores de barcos, es el abanderamiento a un bajo precio y mediante trámites expeditos, y, repetimos, los propietarios de los buques, además, no pagan impuestos de ninguna clase por sus ingresos y los impuestos y tasas que cobran estos registros se calculan, por regla general, en forma proporcional sobre el tonelaje de los mismos.

Otra modalidad importante de los registros abiertos es la de permitir la cancelación y reinscripción de buques con extrema facilidad. En nuestro registro, para el caso, es frecuente el registro y cancelación, por varias veces, del mismo buque en el mismo día. Quizás la mejor comparación del papel que juegan los registros abiertos en el comercio marítimo, lo sea con la llamada industria de la maquila en el campo de la confección de ropa, ensamble de productos electrónicos o en cualquier otra industria similar. Estas grandes empresas de maquila, al igual que las navieras, buscan en todo el mundo países con mano de obra barata y en los que deban pagar menos impuestos, para, en definitiva, operar con costos más reducidos.

De acuerdo con estudio realizado en 1977, los costos de explotación de un buque inscrito en un registro cerrado eran de casi cuatro veces los de algunos registros abiertos. La remuneración de la tripulación era de un cincuenta a un setenta por ciento más cara que las de los pabellones de conveniencia. Y en la actualidad esta diferencia es aún mucho mayor.

Por todo lo expuesto, podemos afirmar, entonces, que la diferencia esencial entre un registro cerrado de buques y un registro abierto, consiste, en última instancia, en que el primero, el cerrado, es propiamente un "registro", en el sentido estricto de la palabra, en tanto que el llamado "registro abierto" es, más propiamente, una empresa o un negocio mercantil del Estado.

Como veremos en el capítulo siguiente con más detalle, esta diferencia fundamental se expresa en muchos conceptos jurídicos. Por ejemplo, y para sólo citar dos casos, el registro abierto es, por regla general, un "registro único administrativo", es decir, se lleva solamente, pero de manera completa, incluyendo inscripción de dominio y de gravámenes, en las Autoridades Marítimas de cada país.

Los registros cerrados normalmente son "registros duales", esto es, se llevan simultáneamente en dos registros, en el de la Autoridad Marítima y en el Registro de la Propiedad. En nuestro país, por otras razones, que también señalaremos el registro de buques, no obstante ser abierto, el registro de buques es de carácter dual.

El segundo caso es el de la hipoteca naval. En un registro cerrado existe un régimen, generalmente rígido y extensamente regulado de esta institución, mientras que en un registro abierto, precisamente por su especial naturaleza, la reglamentación de aquélla debe ser más sencilla, y en la que debe predominar la voluntad de las partes, la autonomía de la voluntad. Podría existir, incluso, en concepto, absolutamente inconcebible para el régimen de hipoteca civil o mercantil, el de la hipoteca al portador.

Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, las grandes potencias del mundo, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Federación de Sindicatos de Marineros, International Transport Workers' Federation (ITWF) y otras Organizaciones Internacionales, han hecho cuanto ha estado a su alcance para eliminar los registros abiertos. No obstante, esta lucha ha sido totalmente inútil. Los registros abiertos, en lugar de desaparecer, han aumentado considerablemente. Hoy más de 50 países tienen establecido el registro abierto, y en funcionamiento, cerca de 30 más y la tendencia es aumentar. Actualmente más del cincuenta por ciento de la flota mundial se encuentra inscrita en países de registro abierto.

En una reunión de "Quality Shipping" que se llevó a cabo en 1999 en Amsterdam, Holanda, se llegó a la conclusión de que el problema de seguridad marítima no era un problema de los registros abiertos solamente sino de toda la flota mundial, sin distinción de bandera, dado el innegable avance que en esta materia habían alcanzado varios de estos registros. En la conferencia cobró actualidad la expresión: "los registros abiertos vinieron para quedarse".

En la actualidad, pues, hay un reconocimiento universal de que los registros abiertos son los grandes reguladores del sistema de transporte marítimo. Los que contribuyen a que la relación de costos entre los países que tienen astilleros para construir embarcaciones y los que pueden ofrecer precios de abanderamiento competitivos y los que tienen marinos, sea razonable.

En conclusión, la supervivencia e incremento de los registros abiertos tiene una poderosa causa cual es la

imperiosa necesidad del transporte marítimo mundial de abaratar sus costos para competir mejor en este inmenso mercado. Recuérdese que cerca del noventa por ciento del transporte mundial de mercaderías se hace por la vía marítima.

Los esfuerzos de las potencias marítimas por erradicar los registros abiertos no sólo fueron totalmente infructuosos sino que estos países terminaron por tener ellos mismos registros de esta clase, llamados segundos registros. Así lo tienen Noruega, Alemania, Dinamarca, Inglaterra en Bahamas y en las Islas Man; Portugal en las isla de Madeira; Francia en la isla de Kerguelen en el Océano Índico; España en las islas Canarias, Estados Unidos en Liberia, Vanatu y las islas Marshall; Grecia en Chipre, etc.

De acuerdo con los tratadistas de Derecho Marítimo, los registros ofrecen, entre las más importantes, las siguientes ventajas y desventajas:

Ventajas.-

a) Uniformidad de costos y facilidad del registro. Aun cuando los precios de los derechos por abanderamiento que deben pagarse en los distintos registros abiertos no son iguales, la tendencia, debido al número cada vez mayor de éstos, es a la uniformidad de las tarifas que cobran, así como a la simplificación del procedimiento de registro. Esto permite que la competencia en el transporte marítimo se desenvuelva en otros campos más directamente relacionados con el buque y su operación, y también es posible de esta manera determinar con más precisión la relación entre la edad de la nave y su rentabilidad o entre ésta y el tamaño de la tripulación, para sólo mencionar dos problemas cruciales del comercio marítimo.

b) Gastos de explotación reducidos.- Salarios más bajos y menos tripulantes. Lo primero es producto de una realidad indiscutible: los marinos de los países menos desarrollados reciben remuneraciones más bajas. En cuanto a lo segundo, si bien es cierto que los operadores de naves siempre pretenden llevar menos tripulantes y los registros abiertos han sido tolerantes en este sentido, aplicando a veces con menos rigurosidad los convenios internacionales sobre la materia, esta ventaja, en mi opinión, desaparecerá en el futuro cuando todos los registros abiertos -y también los cerrados- se vean en la imperiosa necesidad de cumplir estrictamente con los convenios sobre seguridad y formación de gente de mar, bajo pena de sanciones cada vez más graves.

En algún momento la sanción o solución definitiva lo será la resolución terminante por parte de muchos Estados de prohibir de manera absoluta que los buques llamados sub standard (buques que por su edad y tonelaje son excluidos de los convenios internacionales) puedan arribar a sus puertos.

c) Libertad de acción. Esta ventaja es de vital importancia en el comercio marítimo mundial. Los registros abiertos no ponen ninguna clase de obstáculos o trabas a los propietarios de los buques en sus decisiones comerciales, pueden hacer negocio con quien les parezca, con Cuba, por ejemplo, porque no les comprende el bloqueo norteamericano a la Isla, o bien, pueden construir el buque en el astillero que más le convenga.

Desventajas:

a) Pérdida de ingresos fiscales.- Esta desventaja mencionada por varios autores, sólo es tal vista desde el punto de vista del país de nacionalidad de los propietarios del buque,

HONDURAS	
TASA DE MATRICULA	US\$
200 a 500 TRB	250.00
501 a 1000 TRB	400.00
1001 a 2000 TRB	500.00
2001 a 5000 TRB	750.00
5001 a 10000 TRB	1500.00
10001 - TRB	3000.00
IMPUESTO ANUAL DE TONELAJE	
200 a 500 TRB	250.00
501 a 1000 TRB	400.00
1001 a 2000 TRB	500.00
2001 a 5000 TRB	750.00
5001 a 10000 TRB	1500.00
10001 - TRB	0.10/trb
TASA ANUAL DE INSPECCION	
5 a 500 TRB	400.00
501 a 5000 TRB	550.00
5001 a 15000 TRB	1000.00
15001 - TRB	1200.00

que es el que pierde ingresos, pero no lo es desde la óptica de los registros abiertos, que los ganan, o, lo que es más importante, desde la perspectiva mundial de los costos de transporte marítimo y, como consecuencia, de los precios de las mercaderías.

b) Ratificación de convenios internacionales.- He aquí la objeción que tiene más fundamento de las que se le suelen hacer a los países de registro abierto, esta es, que muchos de ellos no han ratificado los convenios internacionales emitidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), particularmente los que se refieren a la seguridad marítima o a la contaminación del medio ambiente, aun cuando la mayoría de ellos sí los ha ratificado y, en muchas ocasiones, antes que los importantes países marítimos de registro cerrado.

Pero esta preocupación sigue siendo válida, si se toma en cuenta que lo esencial no es tanto la ratificación de un convenio, que naturalmente sí es importante, como el estricto cumplimiento del mismo, lo que, infortunadamente, no sucede siempre con los registros abiertos.

Pero tomando en cuenta que en un futuro no muy lejano los buques que no cumplan con los convenios internacionales no serán recibidos, al menos en una buena parte de los puertos del mundo, no tendrá sentido abanderarlos en ningún país, de registro cerrado o abierto, pues desaparecerá la ventaja que para este propósito ofrecen actualmente estos últimos.

c) Siniestralidad.- Por siniestralidad se entiende el índice o la mayor o menor incidencia de accidentes marítimos por buques o clase de buques, y, en este caso, a la generalizada creencia, falsa desde todo punto de vista, de que la siniestralidad

se halla en relación directa con el pabellón de la nave, esto es, mayor ocurrencia de accidentes en buques inscritos en registros abiertos. Aun cuando se han creado fórmulas matemáticas para calcular las denominadas cotas de siniestralidad, puede afirmarse que no existen, hasta el día de hoy, pruebas contundentes que confirmen la veracidad de esta tesis.

Sin embargo, no podemos dejar de admitir que es una verdad irrefutable que cuanto más viejo sea un buque, más probabilidades tiene de sufrir un accidente. Y en vista de que una buena parte de los registros abiertos, incluyendo hasta ahora el de Honduras, tienen flotas de barcos compuestas principalmente por barcos de este tipo, pues es sencillo deducir que los barcos provenientes de estos registros son los que más experimentan siniestros.

Pero hay más, dado que la siniestralidad de buques debe analizarse, no en función del tonelaje sino de los buques considerados individualmente y que, por otra parte, la experiencia demuestra que el mayor número de accidentes se deben a errores humanos o, más exactamente, a tripulaciones mal preparadas, resulta igualmente fácil colegir que son los buques abanderados en registros abiertos los principales causantes de los percances marítimos.

Lo anterior, porque las tripulaciones originarias de países de registro abierto, normalmente subdesarrollados, generalmente están poco o mal capacitadas y porque estos registros, como ya se ha dicho, suelen ser tolerantes con el mínimo de tripulantes que deben llevar a bordo los buques, especialmente en lo que se refiere al número de marinos a cargo de la guardia en cubierta. Todavía se habla, con cierta

sorna, del petrolero "Torrey Canyon", de bandera de conveniencia, que encalló en el Canal de la Mancha, descubriéndose luego que en el puente de mando únicamente había un perro que había sido entrenado para ladrar cuando tuviera a la vista otro buque.

A este respecto, debemos admitir que es totalmente cierto que los marinos provenientes de países subdesarrollados, tengan o no registros abiertos, están, por regla general, mal entrenados. Pero también hay que señalar que, una vez más por razones de costo, los mismos buques de países desarrollados suelen emplear tripulaciones del Tercer Mundo debido a que éstas ganan en muchos casos apenas un treinta por ciento de lo que devengan los primeros.

Ha sido práctica frecuente, por ejemplo, que muchos buques alemanes, enarbolando bandera alemana, salen de puertos de Alemania y enseguida que arriban a Rotterdam o a otros puertos europeos, sustituyen su tripulación con marinos procedentes de naciones asiáticas, ello sin que se enteren los dueños de las mercaderías que transportan ni las compañías aseguradoras.

d) Mala fama.- Esta se explica por sí sola y proviene, por supuesto, del número de buques de registro abierto que se ven envueltos en accidentes marítimos, en casos de contaminación o que frecuentemente figuran en las listas internacionales de detenciones de buques por no cumplir con los convenios internacionales sobre seguridad marítima, lo cual es innegable, pero también lo es, como afirma Hernández Izal "la tendencia lenta pero medible de ciertos pabellones de conveniencia a mejorar sus niveles de calidad llegando a adoptar medidas y patrones de control que años atrás no eran pensables y que esto se lleva a cabo de forma tan gradual como ininterrumpida".

El balance de las ventajas y las desventajas se inclina, a juicio de muchos autores, en favor de la continuidad de los registros abiertos. Y todos coinciden en que si estos registros desaparecieran, se produciría en el transporte mundial marítimo, ya fuertemente afectado, una grave recesión de incalculables consecuencias, por el extraordinario encarecimiento que seguiría de los fletes debido a los gravosos regímenes fiscales existentes en los pabellones tradicionales.

Los registros abiertos existentes, finalmente, tampoco pueden medirse con el mismo patrón. No todos operan bien, es cierto, pero lo es igualmente que no todos operan mal. Así tenemos "registros buenos" y "registros malos", "pabellones de conveniencia absolutamente tolerantes" y los conocidos como "paraísos fiscales" que, ofreciendo todas las facilidades y bajos costos, se preocupan por aplicar con rigor los convenios internacionales.

Finalmente, deberemos aclarar que cuando se dijo que los registros abiertos vinieron para quedarse, esta afirmación no debe entenderse en el sentido de que todos los registros, sin excepción, seguirán existiendo en el futuro. Por el contrario, a medida que los convenios internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina se vayan aplicando por todos los países de manera cada vez más rigurosa, los registros abiertos se irán reduciendo. Se quedarán, entonces, los que trabajen para quedarse. Y Honduras aspira a ser uno de estos países.

CAPÍTULO III

REGISTRO ABIERTO DE BUQUES

II

“Quien sea que gobierna el mar, gobierna el comercio, quien sea que gobierna el comercio del mundo gobierna las riquezas del mundo y por consecuencia el mundo mismo .”

Sir Walter Raleigh

CAPÍTULO III

REGISTRO ABIERTO DE BUQUES

II

Funcionamiento. Situación del registro de Honduras en 1998.

Tocaré en este capítulo dos temas centrales, el primero, sobre cómo, en mi opinión, debe funcionar un registro abierto de buques para que sea competitivo con los demás países de registro abierto y producir ingresos en divisas importantes para el Estado, y, el segundo, la situación en que se encontraba la Marina Mercante de Honduras en 1998 en lo relativo a las debilidades del registro de buques y al problema de la seguridad marítima. En el capítulo que sigue haré un resumen de lo que se ha hecho desde aquella fecha para procurar mejorar el registro y, como consecuencia, su imagen internacional. Finalmente voy a referirme a lo que, en mi opinión, debe hacerse en el próximo futuro con el mismo propósito.

El registro abierto de buques, como ya lo hemos anotado, constituye una de las dos funciones esenciales de la Marina Mercante y cuyo objetivo principal es el de generar divisas para el fisco, cumpliendo, naturalmente, con las obligaciones internacionales asumidas por Honduras al haber ratificado varios convenios emitidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), particularmente los que se refieren a la seguridad en el mar, a la prevención de la contaminación del medio ambiente y a la formación y titulación de gente de mar.

Ya hemos hecho también la observación de que nuestra Marina Mercante no siempre ha prestado la atención debida a los convenios internacionales, por lo que hemos figurado durante los últimos años en los primeros lugares en las listas internacionales de detenciones de buques por deficiencias de seguridad, aun cuando, como lo explicaremos más adelante, la causa primordial de esta omisión no es tanto atribuible a la propia Institución como a la falta de una legislación adecuada.

El registro abierto de buques supone la ejecución de tres actos esenciales que, si se quiere ser competitivo con los demás países que también tienen esta modalidad de registro de buques, deben efectuarse en forma casi simultánea en un período máximo de 24 horas (preferiblemente de 3 a 5 horas) y, por regla general, en horas de la madrugada, dado que la mayor parte de los propietarios de la flota mundial residen en países de Europa, Asia y Africa y cuando allá es de día y se trabaja, en nuestro país es de noche y se descansa.

Estos tres actos son los siguientes:

1) La inscripción de la nave propiamente dicha, esto es, la autorización otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, en nombre del Estado, a los propietarios de un buque para que éste pueda navegar enarbolando nuestro pabellón nacional. Ya hemos explicado en un capítulo anterior porqué ningún barco puede, legalmente, navegar sin llevar la bandera de algún país del mundo.

Este acto se lleva a cabo mediante la entrega a los operadores del buque, ya sean los propietarios, arrendatarios o personas naturales o jurídicas que por cualquier título

hayan adquirido el derecho de administrarlo u operarlo, de un documento denominado "Patente de Navegación", la cual puede ser provisional o definitiva, y que el Capitán debe llevar a bordo en todo momento.

2) La asignación de una frecuencia de radio para que la embarcación pueda comunicarse con las administraciones marítimas u oficinas portuarias, con otros barcos, con los armadores o porteadores, etc., Las frecuencias de radio de comunicaciones por cable submarino son distribuidas a los países miembros de la ONU por la International Telecommunication Union (I.T.U.), una agencia de las Naciones Unidas. En el caso de Honduras la institución encargada de manejar estas frecuencias era anteriormente HONDUTEL y ahora lo es CONATEL.

Las frecuencias de la moderna comunicación por satélite también eran distribuidas anteriormente a las instituciones de telefonía de los distintos países por INMARSAT, una empresa transnacional, ahora privatizada, con sede en Londres y operadora del satélite del mismo nombre que, desde el 15 de abril del 2000, asigna dichas frecuencias también a compañías privadas de cada país, denominadas P.S.C. (Point of Service Activation), quienes se encargan de comercializarlas directamente entre los usuarios.

3) La inscripción de la hipoteca naval, acto jurídico de vital importancia para los dueños de la nave, ya que normalmente es el propio barco el que sirve de garantía para el financiamiento que necesita para su funcionamiento, como pago de combustible, de tripulación, permisos de puertos, mantenimiento y muchos otros.

No voy a cansar al lector detallando los requisitos

que se requieren para el primer acto, el registro del buque en Honduras, ya que todos ellos se encuentran en la Ley Orgánica de la Marina Mercante y en las demás normas que cité en el capítulo primero de este trabajo. Brevemente diré que la ley exige para la inscripción de la nave la presentación en la Marina Mercante de la patente de navegación anterior del buque, el certificado de arqueo de la nave (capacidad), las principales características técnicas del buque, como su longitud (eslora), anchura (manga) y altura (puntal), el nombre del constructor, la actividad a que se dedicará, etc.

La documentación que debe ser presentada para la obtención de la patente provisional y definitiva, y en ambos casos por un profesional del Derecho, es la siguiente:

- 1) Escritura Pública de poder debidamente legalizada, o Carta Poder debidamente autenticada;
- 2) Original o copia autenticada del título de propiedad, arrendamiento o acto jurídico por virtud del cual esté en posesión del buque;
- 3) Certificado de Arqueo (capacidad del buque medida en toneladas) expedido por una sociedad clasificadora de reconocido prestigio;
- 4) Un certificado de confirmación de clase o de navegabilidad vigente expedido por una sociedad clasificadora o inspeccionadora autorizada por la Dirección General de Marina Mercante, cuando se trate de inscripción de patentes permanentes para buques de veinte (20) o más años de existencia;
- 5) Certificado oficial, debidamente autenticado, de

los gravámenes que pesen sobre el buque o embarcación, y

- 6) Copia autenticada del contrato de arrendamiento, en su caso.

Para la patente provisional, los documentos pueden ser presentados en copia autenticada de fácsímile, los que deberán ser sustituidos por los originales cuando se solicite la patente definitiva.

La patente provisional tiene una duración de seis meses, período que puede ser prorrogado por tres meses adicionales. La patente definitiva se extiende por cuatro años. Aquí es necesario señalar que la Ley de 1943 confería a las patentes una duración indefinida, lo que acarreaba un problema para la Marina Mercante cuando, por cualquier razón, las mismas eran canceladas pues, precisamente por la naturaleza del registro abierto, era casi imposible o, mejor dicho, del todo imposible, recuperar las patentes vencidas.

La Nueva ley de 1994 reconoce a las patentes definitivas una duración de cuatro años, con lo que se tiene la garantía de que, en ningún caso, el buque podrá navegar con la bandera hondureña por más tiempo que éste. Quizás esta no sea la solución perfecta, pero representa, sin duda, un mal menor. No obstante, con la contratación de los inspectores de bandera en distintos puertos del mundo, a que nos referimos más adelante, se abre la posibilidad de recuperar las patentes tan pronto los buques, cuyo abanderamiento ha sido cancelado, arriben a los puertos en donde aquéllos presten sus servicios.

Aquí conviene proporcionar al lector alguna explicación en torno a la naturaleza jurídica de nuestro

registro de buques, al que nos referimos brevemente en el capítulo anterior. De una manera resumida diremos que existen dos clases de registros, el llamado registro dual o sistema de doble registro, y el sistema de registro único. El registro dual consiste en que el abanderamiento de las naves se opera simultáneamente en dos registros, en el llamado registro administrativo, o sea, el que lleva la Marina Mercante, dependiente del Poder Ejecutivo, y en el mercantil, en Honduras el Registro de la Propiedad Inmueble y Mercantil, dependiente del Poder Judicial.

El sistema de doble registro lo tienen, por regla general, los países de registro cerrado. Se le llama así porque, efectivamente, se debe llevar un registro en forma duplicada lo que permitiría suponer que ofrecería mayor seguridad por el doble control que implica. En Honduras, aun cuando hemos adoptado la modalidad de registro abierto de buques, tenemos el tipo de registro dual.

Aunque resulte paradójico, el registro dual, en la mayoría de los países que lo han adoptado, brinda menor seguridad jurídica. Entre nosotros porque no se aplica, lamentablemente, el doble control ya que, en la práctica, la propiedad del buque generalmente sólo se inscribe en el Registro de la Marina Mercante, y únicamente se hace la inscripción de la propiedad en el Registro Mercantil cuando también es menester registrar la correspondiente escritura de hipoteca. El doble registro solamente funciona en nuestro país, pues, para los buques hipotecados que, como ya vimos, son los menos.

Pero este problema, repetimos, no sólo se da en Honduras, sino en otros países que tienen el sistema dual de registro. En España, Inglaterra, Alemania, etc., todos con registro dual, para sólo citar algunos ejemplos, también se presentan a diario discrepancias y problemas entre

los gravámenes que pesen sobre el buque o embarcación, y

- 6) Copia autenticada del contrato de arrendamiento, en su caso.

Para la patente provisional, los documentos pueden ser presentados en copia autenticada de fάcsimile, los que deberán ser sustituidos por los originales cuando se solicite la patente definitiva.

La patente provisional tiene una duración de seis meses, período que puede ser prorrogado por tres meses adicionales. La patente definitiva se extiende por cuatro años. Aquí es necesario señalar que la Ley de 1943 confería a las patentes una duración indefinida, lo que acarreaba un problema para la Marina Mercante cuando, por cualquier razón, las mismas eran canceladas pues, precisamente por la naturaleza del registro abierto, era casi imposible o, mejor dicho, del todo imposible, recuperar las patentes vencidas.

La Nueva ley de 1994 reconoce a las patentes definitivas una duración de cuatro años, con lo que se tiene la garantía de que, en ningún caso, el buque podrá navegar con la bandera hondureña por más tiempo que éste. Quizás esta no sea la solución perfecta, pero representa, sin duda, un mal menor. No obstante, con la contratación de los inspectores de bandera en distintos puertos del mundo, a que nos referimos más adelante, se abre la posibilidad de recuperar las patentes tan pronto los buques, cuyo abanderamiento ha sido cancelado, arriben a los puertos en donde aquéllos presten sus servicios.

Aquí conviene proporcionar al lector alguna explicación en torno a la naturaleza jurídica de nuestro

registro de buques, al que nos referimos brevemente en el capítulo anterior. De una manera resumida diremos que existen dos clases de registros, el llamado registro dual o sistema de doble registro, y el sistema de registro único. El registro dual consiste en que el abanderamiento de las naves se opera simultáneamente en dos registros, en el llamado registro administrativo, o sea, el que lleva la Marina Mercante, dependiente del Poder Ejecutivo, y en el mercantil, en Honduras el Registro de la Propiedad Inmueble y Mercantil, dependiente del Poder Judicial.

El sistema de doble registro lo tienen, por regla general, los países de registro cerrado. Se le llama así porque, efectivamente, se debe llevar un registro en forma duplicada lo que permitiría suponer que ofrecería mayor seguridad por el doble control que implica. En Honduras, aun cuando hemos adoptado la modalidad de registro abierto de buques, tenemos el tipo de registro dual.

Aunque resulte paradójico, el registro dual, en la mayoría de los países que lo han adoptado, brinda menor seguridad jurídica. Entre nosotros porque no se aplica, lamentablemente, el doble control ya que, en la práctica, la propiedad del buque generalmente sólo se inscribe en el Registro de la Marina Mercante, y únicamente se hace la inscripción de la propiedad en el Registro Mercantil cuando también es menester registrar la correspondiente escritura de hipoteca. El doble registro solamente funciona en nuestro país, pues, para los buques hipotecados que, como ya vimos, son los menos.

Pero este problema, repetimos, no sólo se da en Honduras, sino en otros países que tienen el sistema dual de registro. En España, Inglaterra, Alemania, etc., todos con registro dual, para sólo citar algunos ejemplos, también se presentan a diario discrepancias y problemas entre

ambos registros. Como afirma Hernández Izal: el registro dual "genera más dificultades que facilidades". El registro único es, definitivamente, el que mejor se acomoda a las necesidades de un registro abierto.

El artículo 87 de La Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras establece:

"Artículo 87.- Los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad u otros derechos reales sobre un buque abanderado en Honduras o sobre sus partes esenciales, así como las hipotecas y demás gravámenes que lo afecten, se inscribirán en el Registro de la Propiedad Inmueble y Mercantil dependiente del Poder Judicial mientras se emite una Ley especial". (El subrayado es mío).

El agregado de "mientras se emite una Ley especial" que hemos subrayado permite suponer que los autores de la ley estaban conscientes que lo más conveniente para nuestra modalidad de registro abierto era el sistema único de registro, pero dejaron para una ocasión posterior la emisión de esa "ley especial". Con posterioridad a la ley de 1994, fue enviada al Congreso Nacional por la Dirección de la Marina Mercante un anteproyecto de Ley del Registro de la Propiedad y de Hipotecas Navales que constaba de 71 artículos, la cual, por razones que desconozco, nunca fue ni siquiera discutida.

El artículo segundo del mencionado proyecto dice textualmente:

"Artículo 2º. Créase el Registro de la Propiedad e Hipotecas Navales, como una dependencia de la Dirección General de la Marina Mercante, que funcionará independientemente del Registro de la

Propiedad Inmueble y Mercantil dependiente del Poder Judicial; que tendrá por objeto la publicación registral de los buques debidamente abanderados en el país a los efectos del derecho privado patrimonial.

Dicho registro tendrá su estructura propia y su sede será en la ciudad de Tegucigalpa". (El subrayado es mío.)

La asignación de la frecuencia de radio no es otorgada por la Marina Mercante sino por Conatel y antes lo era por Hondutel, lo cual anteriormente significaba un costo superior al de matrícula de la nave, y tomaba entre una y dos semanas, tiempo extremadamente largo para el propietario.

Finalmente, el registro hondureño en 1998 resultaba prácticamente inútil cuando se trataba de la inscripción de la hipoteca naval, que, como hemos dicho, es fundamental para que los propietarios del buque puedan obtener el financiamiento que necesita la operación del buque.

Lo anterior, porque, como todo el que ha efectuado en su vida alguna operación de compraventa de un bien inmueble o de hipoteca habrá comprobado -o sufrido-, el tiempo que se toman los registradores para la inscripción, suele ser de uno a dos meses. Peor aún, en Honduras, sin ninguna razón, los buques se inscribían, caprichosamente, en los diferentes puertos del país, por lo cual el registro de la hipoteca forzosamente debía efectuarse, igualmente, en los distintos registros de la propiedad de dichos puertos, lo que, naturalmente, requería de tiempo adicional. En síntesis, algo simplemente impensable para un registro abierto.

De lo expuesto se deduce que el registro que actualmente tenemos, de 1994, nació con pecado original. Se conservó la modalidad de registro abierto, pero la reglamentación de sus tres actos esenciales fue totalmente inapropiada, porque, como hemos visto, no permiten que una embarcación pueda matricularse en menos de 24 horas, como se hace en todos los países del mundo de registro abierto. Desde el comienzo, pues, estábamos fuera de competencia.

¿Cómo, entonces, se pudieron registrar buques si, como decimos, desde el principio no teníamos condiciones para competir con otros registros abiertos? Pues muy sencillo, Honduras, juntamente con otros registros abiertos de similares características, como Belice, por ejemplo, se resignó a inscribir casi solamente barcos viejos y pequeños que no eran aceptados en otros registros por representar un grave riesgo para la navegación.

Por tal razón, también los dueños de estos barcos estaban obligados a tolerar estas -en otra parte inadmisibles- demoras de los trámites de registro. Por otra parte, los buques viejos no son aceptados fácilmente por los bancos como garantía, por lo que sus mismos propietarios deben obtener financiamiento otorgando otra clase de cauciones. He aquí, pues, la explicación de por qué el número de buques de nuestro registro que se encuentran hipotecados es sorprendentemente reducido.

Es importante explicar al lector que los convenios internacionales emitidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) se aplican, salvo excepciones, a los buques de menos de 20 años de haber sido construidos y que tengan más de 500 toneladas de arqueo. Estos son conocidos como buques "standard", al contrario de los de

más de 20 años y menos de 500 toneladas, también llamados “sub estándar”. Podríamos decir que la tarea fundamental de la OMI radica, en última instancia, en expulsar de la navegación mundial a todos los buques sub estándar que navegan por los mares.

He aquí la situación del registro de buques de Honduras al 31 de diciembre de 1998: teníamos 3,561 barcos registrados con un tonelaje total de apenas 2,280,220.52 toneladas, es decir, un raquítico promedio de 658.83 toneladas por buque, que produjeron al fisco hondureño ingresos, también exiguos, por veintinueve millones de lempiras equivalentes aproximadamente a dos millones de dólares.

Para que el lector se forme una idea de lo que significa los datos anteriores, veamos las cifras correspondientes de algunos países competidores en el mismo año de 1998:

Vanuatu, contaba escasamente con 250 buques, pero con un tonelaje superior al millón quinientas mil toneladas, con un promedio de 6.000 toneladas por buque.

Antigua y Barbuda, aproximadamente 700 buques con un tonelaje total de cerca de tres millones seiscientas mil toneladas, es decir, un promedio de un poco más de 5.000 toneladas por buque.

St. Vincent & The Grenadines, un poco más de 1.300 barcos con un tonelaje total de casi ocho millones de toneladas, o sea, un promedio de 6.000 toneladas por embarcación.

Bahamas en 1985 tenía apenas 350 barcos, pero con un tonelaje de cinco millones de toneladas, o sea, 14.285.71

toneladas por buque. Quince años después, en este año del 2000, las Bahamas tiene una flota de 1.500 barcos con 30 millones de toneladas, es decir, un promedio de 20.000 toneladas por buque.

Y por último, tenemos a Panamá con la mayor flota del mundo, más de 16.000 buques abanderados, con un tonelaje total superior a los cien millones de toneladas y un promedio de 16.648 toneladas por buque.

En cuanto al factor quizás más importante para la seguridad marítima, cual es la edad de los buques, tenemos que la edad promedio de los barcos de Antigua y Barbuda es de 13 años, la de Panamá de 16 años, mientras los de Honduras era en 1998 de 27 años. No olvidemos que 20 años es la edad máxima para los buques estándar.

En lo que se refiere a los ingresos por abanderamiento de buques, aun cuando las tarifas no sean iguales, siempre guardan alguna relación entre sí, por lo que, sin riesgo de incurrir en un error de bulto, podríamos afirmar que en 1998, mientras Vanuatu con apenas 250 barcos habría percibido 20 millones de lempiras; Antigua y Barbuda con sólo 700 barcos, más de 47 millones lempiras; St. Vincent & The Grenadines con 1.300 barcos, más de 105 millones de lempiras; Bahamas con 1.500 barcos, es decir, menos de la mitad de los buques de nuestra flota, casi 395 millones de lempiras, y Panama con más de 16.000 buques, más de 1.300 millones de lempiras. Ya explicamos que Honduras, con 3.561 buques únicamente, o sea, más que todos los países mencionados, con excepción de Panamá, tan solo recibió 29 millones de lempiras.

Analicemos ahora el problema de la seguridad marítima, que es el que más incide en la imagen de la marina mercante de un país y, en particular, de su registro de buques. En párrafos anteriores nos referíamos a los requisitos para abanderar barcos en Honduras y decíamos que había uno en particular que tiene que ver directamente con este tema, y este es la inspección que debe practicársele a todo buque antes de ser admitido en nuestro registro para determinar si se encuentra en buenas condiciones de navegabilidad.

El apartado 5), reformado, del artículo 48 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante, establece que la solicitud de inscripción debe acompañarse de los documentos siguientes:

“5) Un certificado de confirmación de clase o de navegabilidad vigente expedido por una sociedad clasificadora o inspeccionadora autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante, cuando se trate de inscripción de patentes permanentes para los buques de veinte (20) o más años de existencia”;

Los convenios internacionales sobre seguridad marítima emitidos por la OMI, y en particular el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, exigen que todos países del mundo se aseguren fehacientemente, antes de otorgar el derecho a un buque de portar su bandera, que el mismo se encuentre en adecuadas condiciones para la navegación.

Lo anterior no representa ningún inconveniente para los países que cuentan con inspectores calificados para esta tarea. Pero sí lo es para los que carece de ellos, y el problema es mayor si, además, como Honduras, tienen registro abierto,

esto es, abanderan barcos de cualquier procedencia e independientemente de la nacionalidad de sus propietarios. Para poder cumplir con este requerimiento, los países que no tienen los inspectores ni, en general, ninguna estructura para inspecciones navales, la ley y los convenios internacionales les proporcionan una salida: delegar esta atribución -y obligación- en inspectores y/o compañías especializadas llamadas clasificadoras, o también organizaciones reconocidas.

Entre otras, las disposiciones pertinentes de la Ley de la Marina Mercante de Honduras establecen:

“Artículo 18.- Las embarcaciones, antes de su inscripción definitiva en el Registro de Buques y Empresas Navieras, serán examinadas por un inspector de buques calificado designado por la Dirección General de la Marina Mercante, a fin de determinar si está en condiciones de navegar con seguridad y si no ofrece peligros para el medio ambiente marítimo, salvo si documentalmente y en forma fehaciente se prueba que tal examen fue recientemente hecho por entidad calificada”. (El subrayado es mío).

“Artículo 27.- La Dirección General de la Marina Mercante otorgará los correspondientes Certificados de Seguridad y de Prevención de Contaminación a los buques que, después de inspeccionados, reúnan las condiciones previstas en los convenios internacionales marítimos de los que Honduras forma parte o en la legislación nacional”.

“Artículo 28.- La Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar que entidades especializadas de reconocido prestigio internacional

efectúen en su nombre las inspecciones a que este Capítulo se refiere. También podrá facultarlas para que emitan los certificados a que alude el Artículo anterior". (El subrayado es mío).

Y del Reglamento de Inspección, Reconocimiento y Expedición de Certificados de Seguridad Marítima a buques de registro hondureño, copiamos las siguientes disposiciones:

"Artículo 8.- La Dirección General de la Marina Mercante a través de un cuerpo calificado de inspectores de bandera que a nivel mundial contratará y que actuarán como agentes de la autoridad marítima hondureña, efectuará una inspección anual de seguridad de las naves de registro hondureño en aplicación a lo preceptuado en el presente Reglamento". (El subrayado es mío).

"Artículo 9.- La Dirección General de la Marina Mercante, podrá autorizar a través de un contrato, que entidades especializadas de reconocido prestigio internacional y honorabilidad, efectúen en su nombre las inspecciones a buques de bandera hondureña y también podrá facultarlas para que emitan los certificados a que alude el Artículo 4 de este Reglamento". (El subrayado es mío).

"Artículo 53.- No se concederá registro de los buques o embarcaciones dedicados al transporte internacional de personas o carga cuyo arqueado sea inferior a doscientas (200) toneladas brutas de registro, tampoco se concederá a buques cuyo tiempo de existencia exceda de veinte (20) años, salvo que la Dirección General de la Marina Mercante haya técnicamente verificado que su certificado de confirmación

de clase o de navegabilidad exigido en el Artículo 48 numeral 5) tiene la vigencia y cumple con los requerimientos y medidas de seguridad establecidos en los Tratados y Convenios Internacionales para la seguridad de las personas y sus bienes, así como la protección y preservación del medio marino". (El subrayado es mío).

Como puede observarse, Honduras dispone de un ordenamiento jurídico que cubre satisfactoriamente este campo, por lo que sus barcos deberían estar en buenas condiciones de navegación. Sin embargo, desde hace ya varios años ocupamos los primeros lugares por detención de buques en los distintos puertos del mundo por deficiencias de seguridad relacionadas con los convenios internacionales. Estas detenciones son el mejor indicativo para verificar las buenas o malas condiciones de navegabilidad de un buque y, por supuesto, de la flota de un país. Veamos las estadísticas de las detenciones en puertos de Europa y Estados Unidos, de 1996 a 1998:

En la lista de detenciones del llamado Tokio MOU, que corresponde a los buques que navegan en mares de Asia, el promedio de detenciones de embarcaciones de Honduras es inferior pues el promedio de los tres años 1996-1998 es de 11.47 por ciento, y el año 1998 de 13.83 por ciento.

¿Por qué estaba tan mal el registro de Honduras. Son sin duda muchas las razones, las compañías clasificadoras u organizaciones reconocidas por la Dirección General de la Marina Mercante no han hecho bien su trabajo, pero, además, como ya lo vimos antes, porque los buques de bandera hondureña tienen una edad promedio muy alta, de hecho, hemos encontrado en nuestro registro embarcaciones con cerca de cien años de haber sido

Paris MOU

<u>Bandera</u>	<u>Promedio de los tres últimos años 1996-1998</u>
Panamá	16.4
Bahamas	9.88
Liberia	7.48
Chipre	19.39
Marshall Island	4.81
HONDURAS	62.82
Belize	57.28

Guardia Costera USCG

<u>Bandera</u>	<u>Promedio de los tres últimos años 1996-1998</u>
Panamá	7.47
Bahamas	4.34
Liberia	3.19
Chipre	9.97
Marshall Island	1.95
HONDURAS	58.84
Belize	58.23

construidas. Es cierto que si bien un buque puede ser viejo pero recibir un adecuado mantenimiento, no es menos cierto que esta es la excepción y no la regla.

Es verdad, igualmente, que los barcos hondureños son más inspeccionados que los de otras banderas, pero también es cierto que esto sucede precisamente porque nuestro promedio de detenciones por seguridad marítima ha sido demasiado alto, y una cosa conduce a la otra.

La Dirección General de la Marina Mercante ha delegado sus facultades de inspección en 21 compañías clasificadoras, de éstas 10 son hondureñas, y 11 extranjeras. Las hondureñas son las siguientes:

- 1).- Compañía Nacional de Registro e Inspección de Naves (CONARINA).
- 2) C.T.M. Inspection and Classification Company.
- 3) Inspección y Clasificación Marítima (INCLAMAR).
- 4) Hellenic Register of Shipping.
- 5) Honduras Bureau of Shipping (H.B.S.).
- 6) Honduras International of Naval Surveying and Inspection Bureau (HINSIB).
- 7) Honduras Maritime Inspection (H.M.I.)
- 8) International Register of Shipping.
- 9) R.J. del Pan Japan (k.k.), y
- 10) Isthmus Bureau of Shipping, S.A. (I.B.S.).

Las compañías clasificadoras de más tradición marítima en el mundo se agrupan en una asociación denominada Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras, más conocida por sus siglas en inglés IACS, con sede en Londres, aunque no por ello son necesariamente las mejores, como me manifestó en cierta oportunidad el propio Secretario General de la OMI, señor William O'neil, pero son, fuera de toda duda, las de más prestigio internacional.

Honduras suscribió desde 1998 contratos de delegación con todas las compañías miembros propietarios de IACS y dos asociadas. Estas son:

- 1) American Bureau of Shipping, de los Estados Unidos.
- 2) Bureau Veritas, de Francia.
- 3) China Classification Company, de China.
- 4) Det Norske Veritas, de Noruega.
- 5) Germanischer Lloyd, de Alemania.
- 6) Korean Register of Shipping, de Corea.
- 7) Lloyds Register of Shipping, de Inglaterra.
- 8) Nippon Kaiji Kyokai, de Japón.
- 9) Registro Italiano Naval, de Italia.
- 10) Polski Rejestri Statkow, de Polonia, asociada, y
- 11) Croatian Register of Shipping, de Croacia, asociada.

No obstante, más del 90 por ciento de los buques que se registran en Honduras no son inspeccionados por las clasificadoras miembros IACS, sino por las empresas hondureñas.

Para que una compañía clasificadora u organización reconocida pueda inspeccionar buques en todo el mundo es indispensable que no solamente disponga de un gran número de inspectores de alta capacidad sino, además, de una logística y recursos casi sólo al alcance de empresas transnacionales. Lloyd de Londres, por ejemplo, tiene más de dos mil quinientos empleados y más de trescientos años de experiencia.

Tenemos, pues, en resumen, que eran dos las causas principales de la falta de agilidad y de la mala imagen y de la Marina Mercante de Honduras en 1998: la primera, la falta de una regulación adecuada que permitiera registrar el buque, inscribir la hipoteca naval y hacer la asignación de la frecuencia de radio, en forma prácticamente simultánea, como lo exige el sistema de registro abierto, y la segunda, la grave deficiencia en el sistema de inspección de buques, en el cual, sin duda alguna, tienen mucho de responsabilidad las sociedad clasificadoras u organizaciones reconocidas por la Dirección General de la Marina Mercante, aun cuando, es justo decirlo, no deben juzgarse todas con el mismo patrón.

No quiero, sin embargo, dejar la impresión de que las organizaciones reconocidas o compañías clasificadoras son las únicas o las principales responsables de las condiciones de navegabilidad de los buques. No, se trata de una suerte de cadena de personas responsables. En primer lugar y definitivamente, lo son los propietarios de los buques y en segundo lugar, quienes los inspeccionan y certifican y, por último, las administraciones marítimas, aun

cuando, debo reconocerlo, esta cadena puede perfectamente invertirse y las administraciones marítimas responsabilizadas en primer lugar por ser las directamente encargadas del cumplimiento de los convenios internacionales.

En la medida en que las administraciones marítimas sean más exigentes y establezcan procedimientos rigurosos para supervisar constantemente a las organizaciones reconocidas, particularmente a través de los inspectores de bandera, en esa misma medida los armadores y operadores de los buques se sentirán compelidos a preocuparse por mantenerlos en buenas condiciones, antes de someterlos a inspección.

En el capítulo que sigue, me referiré a los cambios que hemos introducido en la Marina Mercante en los casi tres años transcurridos desde que asumí el cargo de Director General, con el propósito de revertir la situación que hemos dejado esbozada.

**INFORME DE NAVES Y TONELAJE REGISTRADOS POR ACTIVIDAD
HASTA EL 20 DE SEPTIEMBRE DE 1999**

TOTAL TONELAJE REGISTRADO

2,711,704.89

ACTIVIDAD	No. DE NAVES	PORCENTAJES
1.- PESCA NACIONAL	487	12.38%
2.- CARGA GENERAL	1173	29.82%
3.- CABOTAJE	51	1.30%
4.- PESCA INTERNACIONAL	629	15.99%
5.- YATES DE PLACER	270	6.86%
6.- REMOLCADORES	413	10.50%
7.- TANQUEROS	221	5.62%
8.- CIENTIFICOS Y OTROS	8	0.20%
9.- BARCAZAS	197	5.01%
10.- PASSENGER FERRY	80	2.03%
11.- PORTA CONTENERDORES	19	0.48%
12.- DRAGAS	19	0.48%
13.- SUPLIDORES	31	0.79%
14.- SUMINISTRADORES	28	0.71%
15.- RO/RO	10	0.25%
16.- BUQUE MIXTO	13	0.33%
17.- BUQUE DE TRABAJO	3	0.08%
18.- BUQUES VARIOS	282	7.17%
TOTALES	3934	100.00%

NOTA: SE HAN CANCELADO HASTA LA FECHA UN TOTAL DE 113 NAVES

FUENTE: BASE DE DATOS DE RECAUDACION FISCAL (DEPURADA EL 28 DE SEP/1999 EN LA OFICINA DE INFORMATICA)
JAMC/OI

CAPÍTULO IV

REGISTRO ABIERTO DE BUQUES

III

“Navegación más segura y mares más limpios.”

Visión de la Organización Marítima Internacional (OMI)

CAPÍTULO IV

REGISTRO ABIERTO DE BUQUES

III

Cambios en la Marina Mercante en 1998 y 1999. Asamblea de la OMI en noviembre de 1999. Oficina en Londres.

A finales de 1998 y principios de 1999, la Dirección General de la Marina Mercante acometió la empresa de introducir cambios fundamentales en la Institución a fin de revertir la situación en que se encontraba, resumida en los capítulos anteriores, esto es, un registro de buques con muchos barcos pero la inmensa mayoría de ellos sub estándar (de más de 20 años de haber sido construidos y de menos de 500 toneladas), pocos ingresos en relación con el tamaño de la flota y una pésima imagen internacional, sin olvidar la falta de un apropiado organigrama, así como de una adecuada estructura de puestos y de salarios en la Institución.

En cuanto al registro abierto, ¿qué hacer, cancelar de un solo plumazo, como suele decirse, todos los buques sub estándar? Eso significaría llevar el registro casi a cero produciendo una intolerable reducción de los ingresos, lo que no sería quizás tan grave si la Marina Mercante, por otro lado, se hallara en condiciones de iniciar inmediatamente una campaña de promoción del registro ofreciendo condiciones y facilidades competitivas con las de otros países de registro abierto, lo que, infortunadamente, no era el caso.

Era evidente que no tenía ningún sentido promocionar nuestro registro sin antes efectuar reformas radicales en el proceso de abanderamiento ya que, no debemos olvidarlo, en 1998 la Marina Mercante no se encontraba preparada, por los impedimentos legales que hemos señalado, para inscribir buques, en lo que se refiere a la hipoteca naval y a la asignación de la frecuencia de radio, en menos de 24 horas, como lo exige su propia ley y, sobre todo, la competencia internacional. De otro lado, tampoco teníamos, en lo relacionado con la seguridad marítima, garantía de la calidad de las inspecciones que deben practicarse a los buques, antes y después de ser registrados.

De manera que decidimos hacer lo que fuera necesario para, en primer lugar, eliminar el registro dual e implantar en Honduras el registro único de buques, esto es, que el proceso de registro, incluyendo la hipoteca naval y la asignación de la frecuencia de radio, se hiciera, por decirlo así, en un solo acto en menos de 24 horas y en la propia Marina Mercante y que, además, se trabajaran las 24 horas diarias. Al mismo tiempo, tomaríamos las medidas indispensables para asegurarnos de la efectividad de las inspecciones a los buques, y, después, y sólo después, proceder a la depuración de la flota hondureña y a la promoción del registro.

Era igualmente necesario, por razones obvias, que la comunidad marítima internacional conociera lo que nos proponíamos llevar a cabo, pero de manera tal que no hubiera duda alguna en cuanto a la seriedad de nuestro propósito.

Como es lógico, lo más fácil si se quiere, lo primero que se nos ocurrió fue preparar un proyecto de reforma total de la Ley de la Marina de 1994 que contuviera todos los cambios de que he hablado y someterla, a través de SOPTRAVI, a la aprobación del Congreso Nacional. Con esta idea

trabajamos durante varios meses, con la colaboración de asesores legales de SOPTRAVI y del Congreso Nacional en la redacción de un borrador de la nueva ley. No obstante, por razones que no vienen al caso, el proyecto que finalmente se preparó no fue ni siquiera introducido a la consideración del Poder Legislativo.

Después de esta primera experiencia negativa, intentamos otra vía, decidimos recurrir a la comprensión y apoyo de la Corte Suprema de Justicia y de CONATEL, a la primera, para que aprobara la centralización del registro de hipotecas navales en la ciudad de Tegucigalpa y lo trasladara, aunque siempre bajo la jurisdicción de la Corte hasta tanto se reformara la ley, a las oficinas de la Marina Mercante, y a la segunda, para que delegara, también en nosotros, la asignación de las frecuencias de radio, o bien, habilitara una oficina de 24 horas, bajo la misma dependencia de CONATEL, en las instalaciones de la Marina.

Tras varios meses de intenso diálogo con los Magistrados de la Corte y con los directivos de CONATEL, logramos lo que muchas personas me aseguraban que sería imposible, la plena colaboración de la Corte Suprema de Justicia y de CONATEL. Hoy, después de superar varios problemas menores, el registro de hipoteca naval se halla centralizado en Tegucigalpa y opera en las propias oficinas de la Marina Mercante, y aunque no hemos obtenido aún que CONATEL nos otorgue directamente las frecuencias, para que la Marina, a su vez, las asigne a los buques que registra, el tiempo para este trámite ahora se hace en dos o tres días, en comparación con las dos o tres semanas que requería anteriormente.

Estamos haciendo, sin embargo, un máximo esfuerzo para concertar con CONATEL un mecanismo que permita la

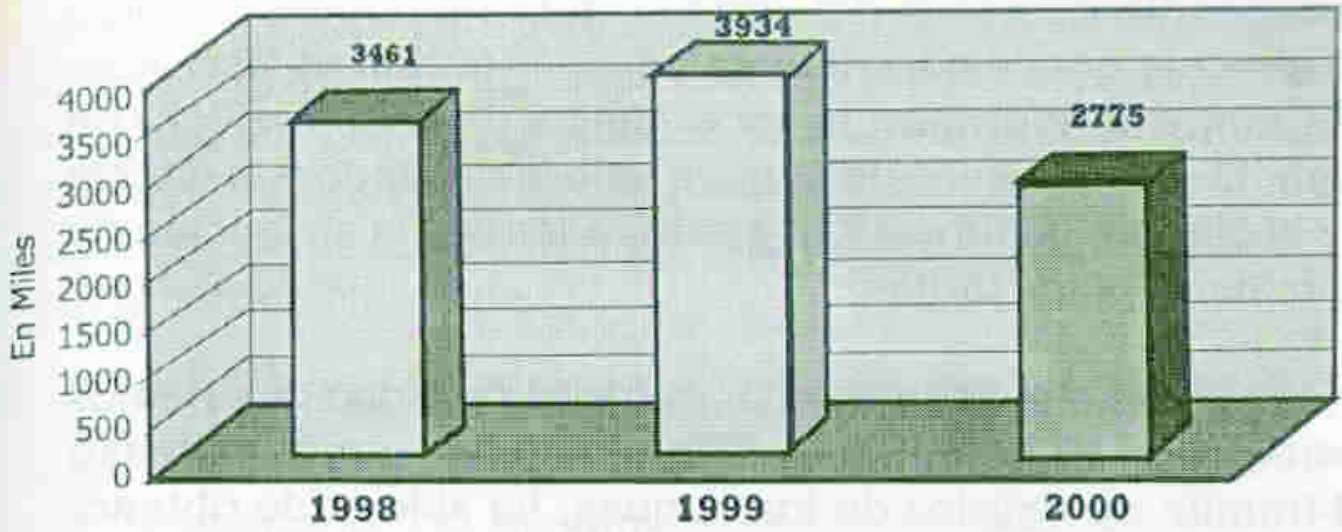
asignación, en la propia Marina Mercante, de las frecuencias de radio, de manera simultánea con la inscripción de los buques y las hipotecas navales. Esto, mientras el moderno sistema de comunicación por satélite se instala en todos los buques que naveguen en el mundo, lo que, según los expertos, sucederá aproximadamente en los próximos dos años.

Deseo dejar aquí testimonio de mi profundo reconocimiento póstumo para el desaparecido Abogado Oscar Armando Avila, Presidente de la Corte Suprema de Justicia, y para todos los demás magistrados de la misma, al igual que para el Licenciado Norman Roy Hernández y a los restantes miembros de la Junta Directiva de CONATEL, por el valioso apoyo que proporcionaron a la Dirección General de la Marina Mercante.

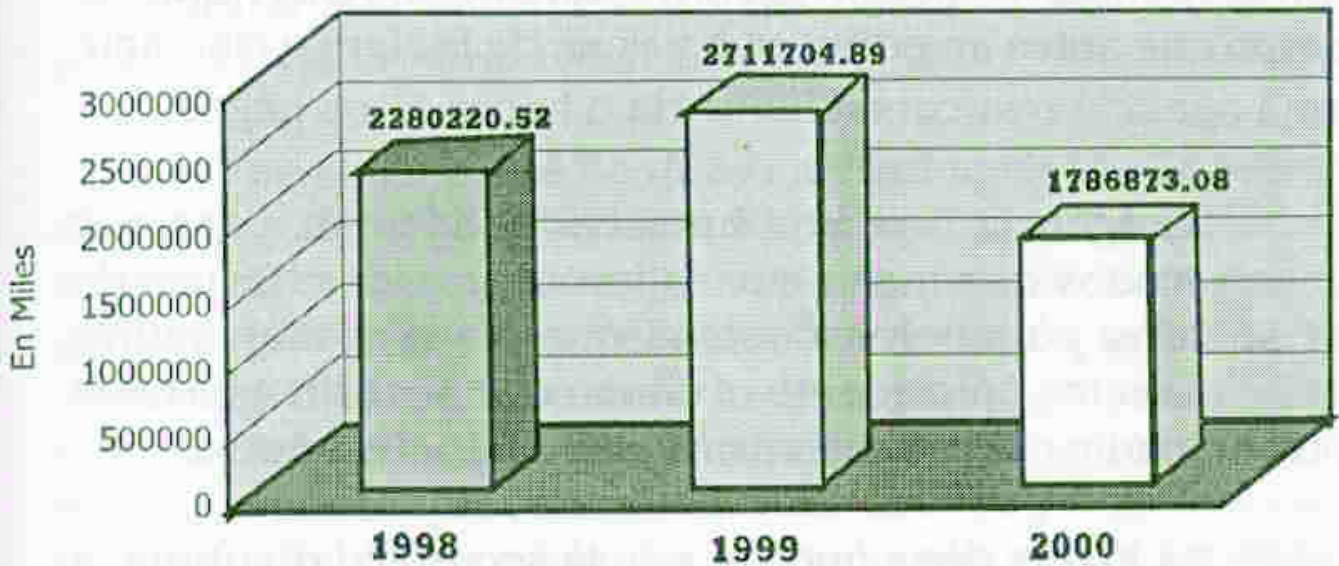
La Corte Suprema, por otro lado, ha preparado y remitido al Congreso Nacional para su aprobación un proyecto de la Ley de Unificación de los Registros por el cual se crearía una institución desconcentrada, siempre dependiente del Poder Judicial, que tendría a su cargo todos los registros públicos del país, de bienes inmuebles, registro mercantil, de armas, vehículos, etc. con excepción del registro de buques.

En el proyecto de la Corte Suprema se contempla la derogatoria del Título IV, Capítulo Único de la Ley Orgánica de la Marina Mercante, titulado "Del Registro de la Propiedad, Hipotecas y demás Gravámenes Navales", a fin de permitir que el registro de buques pase a la jurisdicción de la Marina Mercante. Ésta, por su parte, ya envió al Congreso Nacional el proyecto correspondiente, en el que se incluyen las disposiciones pertinentes para que sea la propia Marina Mercante la que fije las tarifas que debe cobrar por los servicios que presta, como lo hacen todos los registros abiertos del mundo.

**Estadísticas 1998-2000
Por Número de embarcaciones**



**Estadísticas 1998-2000
Por Tonelajes**



Aun cuando todo parece indicar que el Congreso Nacional, cuando lo discuta, le introducirá cambios importantes al proyecto de la Corte Suprema de Justicia, esperamos que, en lo que toca al registro de buques e independientemente del órgano gubernamental a quien finalmente quede adscrita una vez más la Marina Mercante, el Congreso reformará la ley orgánica de ésta, a efecto de crear el registro único de buques bajo la dependencia directa de la Marina, confiriéndole a ésta, además, la atribución de fijar sus propias tarifas.

Aquí conviene agregar que otra facilidad que hemos introducido en la Marina Mercante para hacer más expedito el trámite de registro de los buques, ha sido la de obtener que un banco privado de sistema, seleccionado mediante concurso por el Ministerio de Finanzas, instale en las propias oficinas de la Marina Mercante una agencia bancaria que permite ahora que los apoderados legales cancelen directamente en la misma Institución los derechos y tasas que causa el abanderamiento. Con esto se ahorran los representantes legales de los armadores dos o tres horas de tiempo que antes invertían en ir y venir de la Marina Mercante a una agencia o sucursal bancaria a hacer estos pagos.

La agencia bancaria ha servido, además, para que los empleados no tengan que salir a cobrar los cheques de sus sueldos y manejen cuentas que les permiten retirar periódicamente únicamente el dinero que necesitan en cada oportunidad y cultivar, asimismo, el hábito del ahorro.

En lo que tiene que ver con la seguridad marítima, a mediados de 1999 contratamos a la compañía American Bureau of Shipping (ABS), de Chile, para que practicara una auditoría a todas las compañías clasificadoras autorizadas

por la Marina Mercante, con excepción de las integrantes de la IACS, por razones obvias, a fin de verificar su idoneidad. El propósito de la auditoría era muy claro: obligar a las empresas clasificadoras a que llenaran todos los requisitos que se necesitan para poder realizar inspecciones de buques de manera totalmente satisfactoria, y si por cualquier razón no pasaran con buen suceso la auditoría, sancionarlas fuertemente, incluyendo, si fuera el caso, la suspensión o cancelación de su autorización para actuar en representación de la Marina Mercante.

Para nuestra sorpresa, todas las compañías clasificadoras auditadas salieron más o menos bien libradas de la auditoría. No obstante, las detenciones de buques hondureños en el mundo por deficiencias de seguridad, continuaba igual. Esto significaba que no sería solamente tomando medidas para ellas que estaríamos atacando a fondo el problema. Reflexionando sobre lo qué deberíamos hacer, muy pronto llegamos a la conclusión que la solución quizás era más simple de lo que suponíamos y que ésta se encontraba ante nuestras propias narices, esto es, en la propia ley de la Marina Mercante.

Nos percatamos de que si la Marina Mercante aplica de manera rigurosa el artículo 53 de su ley, que prohíbe el registro de embarcaciones de más de veinte años de edad, pero sin tomar en cuenta el caso de excepción previsto en la misma disposición, dentro de algunos años la flota hondureña sería, sin duda más pequeña, pero estaría integrada por buques standard, más nuevos y seguros. Los buques, al igual que cualquier otro vehículo, aéreo, terrestre o marítimo, funcionan mejor cuanto más nuevos sean. Por supuesto que existen excepciones, sobre todo cuando se trata de embarcaciones bien construidas y que, además,

reciben un adecuado mantenimiento, pero no por ello la regla general deja de ser válida.

En efecto, el artículo 53, reformado, de la Ley de la Marina Mercante, prohíbe el abanderamiento de buques mayores de veinte años y menores de quinientas toneladas brutas, "salvo que la Dirección General de la Marina Mercante haya técnicamente verificado que cumplen con los requisitos y requerimientos de los convenios", etc. (El subrayado es mío). Si asumimos, como es lo cierto, que la Dirección General no tiene esa capacidad técnica ni la tendrá nunca, pues hablamos de miles de barcos que navegan en todo el mundo, concluiremos en que la única alternativa que le queda es rechazar definitivamente el abanderamiento de buques que excedan los límites de edad y capacidad señalados en la citada disposición.

Entonces la calidad de la flota de la Marina Mercante de Honduras no descansará tanto en la seriedad de las compañías clasificadoras, aunque esto siempre será importante, como en las condiciones de navegación de los propios buques. Cuanto más nuevos, menores problemas, no sólo los relacionados con la seguridad marítima, sino, como veremos más adelante, los que tienen que ver con actividades ilícitas como tráfico de drogas, de armas, de inmigrantes, etc.

En el análisis del registro de buques de Honduras efectuado por la empresa International MarConsult de Panamá, refiriéndose al tema de la edad de la flota hondureña, se dice:

"Honduras presenta características muy claras que funcionan en su contra. El barco promedio es de muy bajo tonelaje. La edad promedio es demasiada alta. La tendencia de crecimiento es muy baja.

Es muy importante hacer la aclaración de lo que significa un buque promedio tan pequeño. Esta tendencia va en detrimento de la calidad del registro, ya que está totalmente comprobada la correlación existente entre el tamaño de un buque y su record de cumplimiento.

A menor tamaño, mayor es el índice de incumplimientos y de deficiencias y mayor el porcentaje de detenciones. La correlación entre la edad, accidentes y cumplimiento es también inequívoca. A mayor edad es mucho más alta la probabilidad de que ocurra un accidente. La publicación de la International Underwriting Association, sobre las condiciones de la flota mundial y los accidentes, que fue publicada en 1999, comprende un estudio estadístico formidable y que pone en evidencia las correlaciones mencionadas”.

Estabamos plenamente conscientes que una resolución en tal sentido acarrearía las protestas de las compañías clasificadoras reconocidas por Honduras, y supondría, por otra parte, una considerable merma de los ingresos de la Marina Mercante. Sin embargo, debo admitir que la oposición de las sociedades clasificadoras ha sido, hasta ahora, menor de la que esperaba, lo que dice bien en su favor. Y en lo que se refiere a los ingresos, estoy convencido que su disminución supone un precio, más que razonable, que se deberá pagar, en forma temporal, por tener un registro con prestigio, con pocos barcos quizás, pero en mucho mejores condiciones de navegación, y a la postre, generando más ingresos para el Estado. En otras palabras, tendremos calidad en vez de cantidad.

**INFORME DE NAVES CANCELADAS
DE OCTUBRE DE 1999 A JULIO 2000**

<u>NAVES CANCELADAS</u>	
SEGÚN RESOLUCIÓN No. 002/99	761
SEGÚN RESOLUCIÓN No. 003/99	507
OCTUBRE A DICIEMBRE 1999	41
ENERO 2000 A JULIO 2000	80
TOTAL	1389

NOTA: Se han reactivado de la Resol. 03/99 7 naves

No obstante, tampoco se trataba de aplicar la ley al estilo de Procusto, no al menos en una sola resolución. Así que nos fijamos un plazo de un poco más de un año y medio, que vence a mediados del año 2001, para, de manera paulatina, imponer condiciones cada vez más estrictas para la inscripción de buques.

Pero, por supuesto, no bastaba con tomar la decisión de aplicar, de manera estricta, el artículo 53 de la Ley de la Marina Mercante, había que hacer algo también en cuanto a las inspecciones propiamente dichas. Si no podíamos tener plena confianza en que las compañías clasificadoras hicieran bien su trabajo de inspección, debíamos encontrar una manera de revisar los buques en todo el mundo por medio de agentes directamente nombrados por la Marina Mercante. La solución a este problema también se encontraba en la propia ley.

El artículo 8 del Reglamento de inspección, reconocimiento y expedición de certificados de seguridad marítima a buques de registro hondureño, ya citado, prevé la contratación de un cuerpo de inspectores de bandera calificados, que actuarán como agentes de la autoridad marítima hondureña para hacer las inspecciones anuales de los buques. Se les llama inspectores de bandera, porque resultan de la obligación de las autoridades marítimas, como Estados Rectores de Bandera, de velar por el buen estado de navegabilidad de los buques que inscriben en sus registros.

Para los lectores no versados en la materia, diremos un país cumple con la obligación de actuar como Estado Rector de Puerto cuando tiene la estructura y los inspectores de buques necesarios, debidamente calificados, para practicar inspecciones a los buques abanderados en otros

países que arriben a sus puertos. Estas inspecciones se hacen en forma selectiva, normalmente a un veinticinco por ciento de los barcos que llegan.

Y existe también la condición del Estado Rector de Bandera, que tiene que ver con el cumplimiento por parte del Estado de la bandera, de su obligación de inspeccionar periódicamente todos los buques que navegan por el mundo enarbolando la bandera de dicho Estado.

Las inspecciones de los buques que corresponde hacer al Estado Rector de Bandera, las hacen inspectores de profesión, personas muy capacitadas en su campo, generalmente antiguos altos oficiales de barco retirados que viven en diferentes puertos del mundo, en donde pueden dedicarle tiempo suficiente a este trabajo que, además, les permite obtener una remuneración adicional a sus ingresos corrientes. Están investidos de la potestad por parte del Estado Rector de Bandera para subir a bordo de los buques de su flota, revisar toda la documentación, verificar si el buque ya ha pasado la inspección anual obligatoria y, en caso contrario, o cuando el propio inspector determine que el barco necesita de una inspección extraordinaria, proceder a efectuarla.

La experiencia de otros registros abiertos, particularmente la de Panamá, nos indicó que uno de los requisitos fundamentales que deben llenar estos inspectores, es el de no tener absolutamente ningún vínculo con cualquier compañía clasificadora u organización reconocida. En nuestro caso, hemos tenido sumo cuidado, a este respecto, al seleccionar nuestros inspectores de bandera.

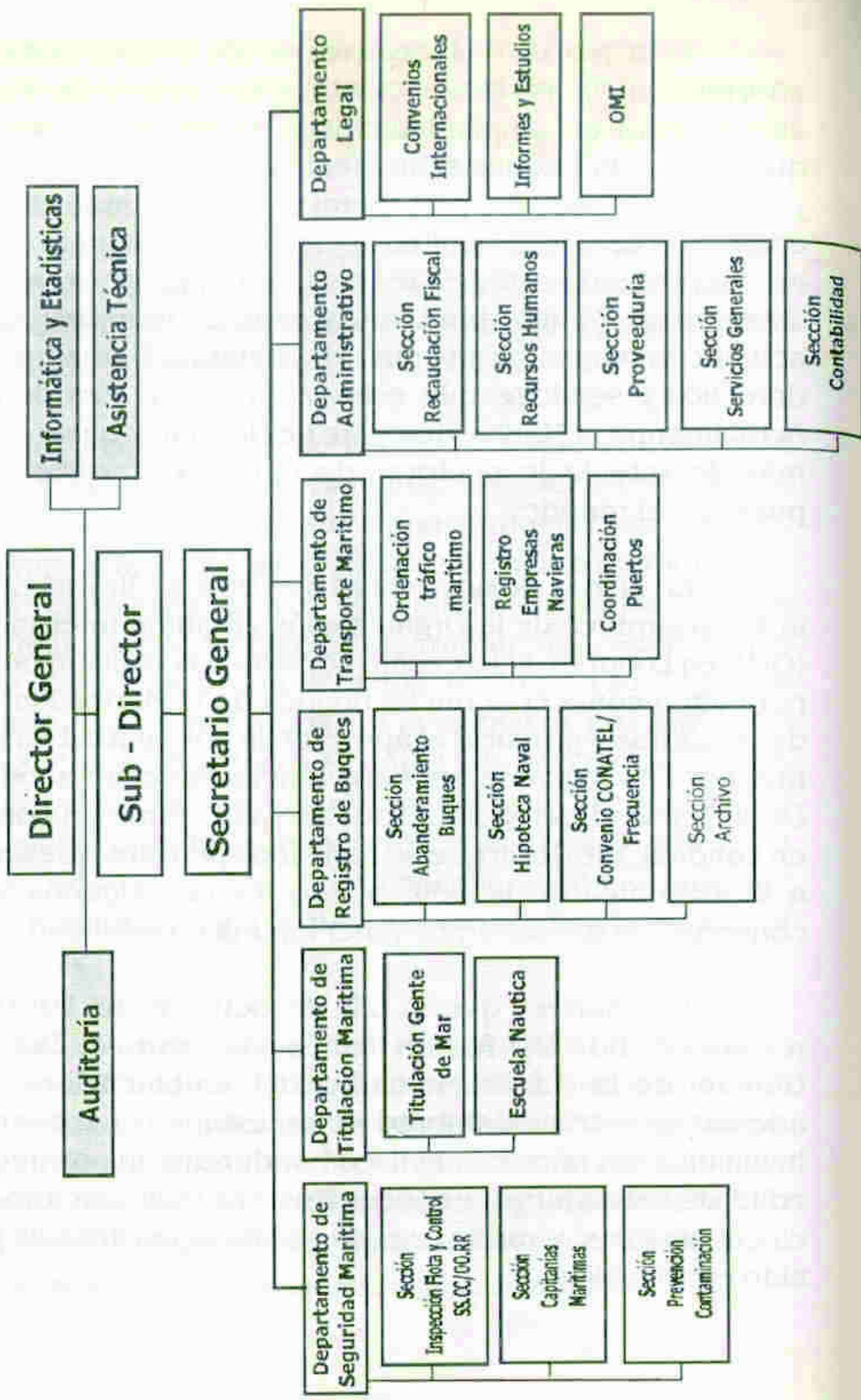
Esta red de inspectores puede proporcionar una enorme ayuda, particularmente a los países de registro abierto, para el cumplimiento de la obligación de garantizar que todos sus buques sean efectivamente inspeccionados y, por supuesto, correctamente inspeccionados. Pero, además, gozan de la facultad de detener los buques mientras no hayan subsanado las deficiencias de seguridad detectadas. Pueden también, y esto es muy importante, actuar como agentes de cobro de la Marina Mercante de los derechos y servicios que estuvieren pendientes de pago. Actualmente, la Marina Mercante de Honduras ha nombrado más de setenta inspectores de bandera en otros tantos puertos del mundo.

En el mes de noviembre de 1999, se llevaría a cabo la XXI asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres. Este evento constituía la ocasión propicia para dar a conocer la nueva política de la Marina Mercante de Honduras y procurar el apoyo de la comunidad marítima mundial. No obstante, mi experiencia de veinte años en la Organización Internacional de Café, OIC, también con sede en Londres, me decía que se haría indispensable presentarle a la asamblea de la OMI, por lo menos, algunos logros concretos, si deseábamos tener alguna credibilidad.

De manera que el 27 de octubre de 1999, por resolución 002/99 fueron canceladas por la Dirección General de la Marina Mercante 761 embarcaciones que, además de extremadamente viejas, estaban en mora desde hacía muchos años con el fisco hondureño. El promedio de edad de estos buques cancelados era muy cercano a los cincuenta años, y varios de ellos con casi cien años de haber sido construidos.

ORGANIGRAMA DE LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

HONDURAS



En el discurso que pronunciamos en la asamblea de la OMI hicimos una amplia exposición sobre la firme voluntad del Gobierno de Honduras de lograr, en un plazo relativamente corto, el saneamiento de nuestro registro con vistas a tener una buena imagen y prestigio. La intervención, no exenta de cierto dramatismo, concluyó con una declaración personal de empeñar todo mi esfuerzo en esa tarea y, en caso de no lograrlo, de renunciar de mi cargo.

Este compromiso, respaldado, como es natural, por la depuración de casi la cuarta parte del registro hondureño, efectuada en una sola resolución, recibió una acogida muy favorable de parte de la asamblea de la OMI. La principal publicación marítima del mundo, el diario Lloyd List de Gran Bretaña, publicó la noticia en primera plana con el máximo despliegue, y, además, nos dedicó el editorial, en el que, por primera vez en la historia de esta publicación, se le reconocía a un país de registro abierto, o de bandera de conveniencia, la posibilidad de llegar a ser tan aceptable como uno de registro cerrado, y concluía pidiendo el apoyo de la comunidad marítima internacional para Honduras.

Posteriormente, mediante resolución número 003 de fecha 6 de diciembre de 1999 se cancelaron 507 buques más del registro hondureño; de octubre a diciembre, siempre de 1999, otros 41 buques; de enero a julio del 2000, 80 buques, para un total de 1,389 embarcaciones en apenas un año, con lo que el registro de la Marina Mercante ha quedado reducido, a octubre del 2000, o a 2,583 buques, con un tonelaje bruto de 1,775,940.88, un tonelaje promedio de 687.55 toneladas por buque y con una edad promedio de 23 años. Recordemos que antes de octubre de 1999, la edad promedio de la flota hondureña era de 27 años.

Y la decisión más importante, a partir de mediados del próximo 2001, como hemos dicho, la Dirección General de la Marina Mercante únicamente inscribirá en su registro de buques embarcaciones menores de 20 años de edad. A los representantes legales de los armadores se les comunicó oportunamente esta decisión a fin de que estuvieran preparados. Cuando Panamá adoptó hace algunos años medidas similares, varios bufetes de abogados inmediatamente procedieron a abrir oficinas o sucursales en diversas partes del mundo con un gran éxito. Y aunque parezca insólito, el registro abierto de Panamá incrementó su flota, durante este período, en más de treinta millones de toneladas.

Por lo que respecta a los ingresos de la Marina Mercante, al finalizar este año 2000, ascenderán aproximadamente a veintiséis millones decir, una reducción con respecto al año 1999 de siete millones lempiras, equivalente al 21 por ciento. Debo decir con franqueza que esperaba que esta reducción fuera mayor.

El esfuerzo de la Marina Mercante ha arrojado sus frutos. En las últimas publicaciones de detenciones de buques del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, nuestro país aparece ahora en un segundo lugar, ocupando Belice el primer lugar. Pero lo más significativo, es que este segundo lugar es un distante segundo lugar:

2000 ANNUAL FLAG LIST

Flag State	Detention rate
Antigua & Barbuda	5.59%
Belize	50.56%

Cyprus (Chipre)	8.19%
Honduras	39.06%
India	8.94%
Malta	6.70%
Panamá	6.92%

Como puede observarse en el cuadro anterior, Honduras ha descendido del primer lugar en la lista del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, con más del 68 por ciento de detenciones en 1999, a un lejano segundo lugar con 39 por ciento en el año 2000. Panamá en cambio, después de más de siete años de no aparecer en la lista, ahora figura nuevamente en ella.

Así entonces, en el próximo año la Marina Mercante habrá cruzado el Rubicón en su camino hacia un registro de buques plenamente aceptable para la comunidad marítima internacional. Pero ahora tenemos que plantearnos, qué hacer en cuanto a la promoción de nuestra bandera para lograr el incremento del abanderamiento de buques standard. En otras palabras, qué debíamos hacer para tener cantidad y calidad y qué para divulgar los cambios en nuestro registro y recobrar los ingresos que dejamos de percibir mientras depuramos nuestra flota.

Una primera conclusión a la que hemos llegado, es la de que es de todo punto de vista imposible aumentar sustancialmente el registro sin promocionar nuestra bandera en el ámbito mundial y sin contar con el abanderamiento en el extranjero. Más del 70 por ciento de los registros de

buques en Panamá se han hecho a través de la red de más de un centenar de cónsules marítimos que el país tiene acreditados en todo el mundo, y así, empleando iguales o similares medios, los demás países de registro abierto llevan a cabo una permanente labor de promoción.

Ya hemos dicho que hasta 1994, Honduras mantuvo una oficina en Miami, Estados Unidos, dedicada al abanderamiento de buques y que la ley de 1943 permitía el registro provisional a través nuestros cónsules en el exterior. La ley de 1994, no obstante, faculta a los cónsules extender patentes provisionales únicamente en casos urgentes y previa autorización de la Marina Mercante.

En los primeros meses 1999, me reuní en varias oportunidades con funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores con el fin de analizar con ellos las posibilidades de aplicar el artículo 49 de la Ley de la Marina Mercante, que permite a los cónsules de Honduras el abanderamiento provisional de buques en casos urgentes, previa la aprobación de la Marina Mercante, así como de crear un mecanismo que permitiera la obtención de ingresos adicionales para esta Secretaría de Estado. En Panamá, por ejemplo, la Marina Mercante contribuye sustancialmente al mantenimiento del servicio diplomático del país por medio del abanderamiento de barcos.

Los profesionales del Derecho que abanderan barcos en la Marina Mercante y las compañías clasificadoras se opusieron al proyecto argumentando, por una parte, los antecedentes de irregularidades cometidas en el pasado por cónsules y diplomáticos hondureños en el extranjero al amparo de la Ley de 1943 y por la "Oficina de Seguridad Marítima" que operaba en Miami, y, por la otra, la competencia que los cónsules significarían para ellos.

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

INFORME DE SITUACION DE FLOTA CUADRO COMPARATIVO AÑOS 1998,1999,2000

ACTIVIDAD	AÑO 1998 N.º de Navés	PORCENTAJES	AÑO 1999 N.º de Navés	PORCENTAJES	AÑO 2000 N.º de Navés	PORCENTAJES
1.- CARGA GENERAL	1125	32.51%	1173	29.82%	702	25.30%
2.- REMOLCADORES	396	11.44%	413	10.50%	278	10.02%
3.- TANQUEROS	201	5.81%	221	5.62%	156	5.62%
4.- PASSENGER FERRY	65	1.88%	80	2.03%	38	1.37%
5.- BUQUE MIXTO	14	0.40%	13	0.33%	31	1.12%
6.- PORTA CONTENEDORES	17	0.49%	19	0.48%	11	0.40%
7.- RO/RO	10	0.29%	10	0.25%	8	0.29%
8.- BUQUES GRANELEROS	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	3	0.11%
9.- BARCAZA SIN PROPULSION	167	4.83%	157	3.99%	115	4.14%
10.- BARCAZA CON PROPULSION	40	1.16%	40	1.02%	10	0.36%
11.- BUQUES DE PEZCA NACIONAL	454	13.12%	487	12.38%	438	15.78%
12.- BUQUES DE PEZCA INTERNAC.	584	16.87%	629	15.99%	248	8.94%
13.- BUQUES SUMINISTRADORES	22	0.64%	28	0.71%	51	1.84%
14.- BUQUES DE ANCLAJE	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	26	0.94%
15.- BUQUE FRIGORIFICO	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	36	1.30%
16.- BUQUES DRAGA	20	0.58%	19	0.48%	25	0.90%
17.- BUQUES DE CABOTAJE	48	1.39%	51	1.30%	60	2.16%
18.- BUQUES MERCANTES	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	15	0.54%
19.- GANADEROS	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	15	0.54%
20.- YATES DE PLACER	270	7.80%	270	6.86%	218	7.86%
21.- BUQUES DE INVESTIGACION	12	0.35%	8	0.20%	4	0.14%
22.- Otros / No Clasificados y T.M.	16	0.46%	316	8.03%	287	10.34%
TOTALES	3,461	100%	3,934	100%	2,775	100%

TONELAJE BRUTO

TONELAJE PROMEDIO

D.N.D.: Datos No Disponibles)
J.M.C/OI

2,280,220.52
658.83

2,711,704.89
689.30

1,786,873.08
643.92

INGRESOS AÑO 2000

ENERO	LPS.	2,082.828.58
FEBRERO		2,189.774.27
MARZO		2,492.872.90
ABRIL		2,213.891.72
MAYO		2,970.001.72
JUNIO		2,481.563.00
JULIO		1,991.842.00
AGOSTO		2,316.303.99
SEPTIEMBRE		<u>2,377.333.16</u>
TOTAL	LPS.	21,116.411.34

Finalmente, el Ministerio de Relaciones Exteriores prohibió a estos funcionarios la realización de toda clase de funciones relacionadas con la Marina Mercante, a excepción de las previstas en la Ley del Arancel Consular.

Por mi parte, creo que no es posible desconocer el riesgo que entraña la autorización para los cónsules de abanderar embarcaciones, aun cuando ésta sólo sea otorgada, exclusivamente, para casos urgentes y con previa autorización de la Marina Mercante. Aún hoy se presentan casos de falsificación de documentos, relacionados con el abanderamiento de buques, por parte de extranjeros y de ex funcionarios diplomáticos y consulares de Honduras. Y, sin duda, el mismo peligro correríamos si autorizáramos a personas jurídicas o naturales hondureñas o extranjeras para que actuaran en nombre de la Marina Mercante como agentes marítimos con similares funciones como tiene, por ejemplo, el registro de Belice.

De manera que, por las razones expuestas, quedó descartada la posibilidad de incrementar el registro de buques a través de agentes marítimos o de los cónsules de Honduras en el extranjero. Y de nuevo ¿qué hacer entonces para promocionar nuestro registro en el mundo e incrementar el abanderamiento? Una vez más, recordemos aquí que un registro abierto es un negocio internacional que, como cualquier otro, debe operar exactamente en la misma forma que cualquier empresa privada, que está obligada a hacer publicidad, de manera permanente, de los productos que vende.

Por esta última razón, al igual también que cualquier otra empresa, la Marina Mercante debe invertir constantemente en dar a conocer la calidad del servicio que

está en condiciones de prestar, en nuestro caso vender la idea, en la jerga de los empresarios, de que, si bien sólo abanderamos buques standard, estamos en condiciones de hacerlo, de manera completa y satisfactoria, en menos de 24 horas, las 24 horas del día.

La Marina Mercante de Panamá y las demás administraciones marítimas del mundo invierten anualmente sumas considerables en publicidad y en programas de actividades publicitarias para promocionar sus registros, incluyendo visitas a los distintos astilleros del mundo para gestionar el abanderamiento de los buques que aún se encuentran en proceso de construcción.

El Doctor Francisco Montero, Consultor de la Marina Mercante por el Banco Interamericano de Desarrollo, me decía, a guisa de ejemplo, que podríamos comparar el caso de la Marina Mercante de Honduras con el de un restaurante, que debido al descuido del establecimiento, mala calidad de la comida y a las pésimas condiciones higiénicas en que se hallaba, había perdido prácticamente toda su buena clientela, y ahora, después de haber sido sometido a una costosa remodelación, contratación de un nuevo cocinero y demás personal y, por supuesto, a un saneamiento completo, su dueño hubiera pasado por alto la necesidad de dar a conocer al público y, sobre todo, a sus antiguos clientes, las transformaciones que había introducido en su negocio. Es evidente que difícilmente podría atraerlos nuevamente, lo mismo que a nuevos parroquianos, y ello, por el simple desconocimiento de los cambios que había hecho en el restaurante. Sucede, pues, lo mismo con la Marina Mercante, ¿cómo le hacemos conocer a la comunidad marítima la nueva estructuración de nuestro registro?

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

INFORME DE SITUACION DE FLOTA AL 07 DE JULIO DEL 2000

ACTIVIDAD	No. DE NAVES	PORCENTAJES
1.- CARGA GENERAL	681	26.36%
2.- REMOLCADORES	291	11.27%
3.- TANQUEROS		
ACEITEROS	11	0.43%
AGUA	2	0.08%
PETROLERO	133	5.15%
QUIMICOS	7	0.27%
4.- PASSENGER FERRY	37	1.43%
5.- BUQUE MIXTO	32	1.24%
6.- PORTA CONTENEDORES	11	0.43%
7.- RO/RO	7	0.27%
8.- BUQUES GRANELEROS	3	0.12%
9.- BARCAZA SIN PROPULSION	10	0.39%
10.- BARCAZA CON PROPULSION	15	0.58%
11.- BUQUES DE PESCA NACIONAL	378	14.63%
12.- BUQUES DE PESCA INTERNAC.	293	11.34%
13.- BUQUES SUMINISTRADORES	51	1.97%
14.- BUQUES DE ANCLAJE	26	1.01%
15.- BUQUE FRIGORIFICO	39	1.51%
16.- BUQUES DRAGA	24	0.93%
17.- BUQUES DE CABOTAJE	64	2.48%
18.- BUQUES MERCANTES	15	0.58%
19.- GANADEROS	15	0.58%
20.- YATES DE PLACER	178	6.89%
21.- BUQUES DE INVESTIGACION	3	0.12%
22.- Otros/No Clasificados y T.M.	257	9.95%
TOTALES	2583	100.00%

TONELAJE BRUTO

1,775,940.88

Pues bien, también para este propósito estamos estudiando una opción que nos proporciona la Ley actual de la Marina Mercante. El artículo 144 transitorio de dicha ley ordenó la liquidación de la llamada Oficina de Seguridad Marítima de la República de Honduras que la Marina Mercante operaba en Miami, Estados Unidos, y a la cual ya nos hemos referido, y en la misma disposición estableció que la misma sería, y copio, "sustituída por la que oportunamente establezca la Dirección General de la Marina Mercante".

La Dirección General de la Marina Mercante se encuentra, por consiguiente, facultada por la ley para reabrir, cuando lo crea conveniente, una oficina internacional para la promoción del registro marítimo de Honduras, cual era una de las finalidades de la mencionada oficina de Miami, según el Acuerdo Número MD-384 de su creación emitido por el Poder Ejecutivo el 23 de enero de 1990.

No obstante, hemos considerado que la apertura de una oficina igual a la creada anteriormente por la Marina Mercante podría eventualmente acarrear los mismos problemas que se tuvieron en el pasado. Por tal razón hemos tomado la decisión de analizar la conveniencia de instalar una oficina en Londres, Inglaterra, pero con funciones totalmente diferentes, en la que, conjuntamente con una empresa internacional escogida mediante licitación pública internacional con experiencia en los temas de promoción y registro de buques que aporte la asesoría necesaria, se promoció permanentemente nuestro registro, y, a través de profesionales del Derecho en Honduras como ordena la ley, se lleve a cabo también el abanderamiento de barcos y, finalmente, que esta oficina pueda colaborar con la Marina Mercante en el campo de la seguridad marítima, particularmente en el seguimiento e investigación de accidentes marítimos.

La escogencia de Londres para la instalación de la mencionada oficina obedece a que esta ciudad es, con mucho, el principal centro marítimo del mundo y la sede de la Organización Marítima Mundial. Entre las funciones indicadas estaría, además, la importantísima de atender de manera más eficiente nuestra representación permanente ante la OMI.

Sin embargo, aunque una de las funciones fundamentales de la oficina de Londres sea la de mejorar nuestra representación ante la Organización Marítima Internacional, sin duda y por razones obvias, la promoción de nuestro registro y la obtención de ingresos por abanderamiento de buques será otra finalidad no menos importante, por lo que la oficina, de abrirse finalmente, deberá ser evaluada en un período de uno o dos años, a fin de verificar que esté cumpliendo satisfactoriamente este último cometido y adoptar, en caso contrario, las medidas oportunas.

A fin de aprovechar los meses que faltan para la terminación del año 2000, en los que los propietarios y operadores de buques revisan la situación de registro de sus buques, la Marina Mercante participó, con muy buen suceso, como copatrocinadora en la primera Convención Internacional de Transporte Marítimo (1st. International Shipping Convention) de la Lloyd List que se celebró en la ciudad de Londres, Inglaterra, del 18 al 20 de octubre.

En el mes de enero de este año 2000 y habiendo estudiado la organización de las administraciones marítimas de España, Italia, Noruega, Suecia y otras, se procedió a una reestructuración del organigrama de la Marina Mercante en una forma que consideramos más apropiada a las funciones y objetivos que la ley actual le asigna, así como a un ajuste de salarios para eliminar las disparidades e injusticias que existían en este rubro.

En el mundo de hoy, es simplemente impensable para un registro abierto funcionar sin la adecuada tecnología. Cuando asumí el cargo de Director General, en la Marina únicamente se contaba con tres computadoras. Hoy disponemos de más de cuarenta, prácticamente una por cada empleado. Tenemos nuestro propio servidor de Internet, herramienta indispensable para obtener inmediatamente información sobre los buques que pretenderse inscribirse en nuestro registro. Contamos con una página Web y muy pronto estaremos en condiciones de registrar barcos por medio de Internet.

No cabe duda que aún queda mucho por hacer, pero estoy seguro de no estar equivocado al afirmar que estamos siguiendo el camino correcto y que si perseveramos en él, dentro de unos pocos años tendremos el registro ideal, el "paraíso fiscal" de que hablan los tratadistas, con prestigio y una bien ganada imagen de seriedad y responsabilidad ante la comunidad marítima internacional. Con una flota mercante, no muy grande probablemente, pero compuesta de buques jóvenes y en buenas condiciones y produciendo ingresos en divisas significativos para nuestro país y para nuestra economía.

2000 Annual Flag List

The following flag State Administrations were identified as having a detention in 1999. The detention ratios are based on data from the previous three years (1997, 1998 and 1999). The 3-year overall average for the 2000 evaluation was 5.05%, down from 6.00% in 1999.

Flag State	Detention Ratio	Flag State	Detention Ratio
Antigua & Barbuda	5.59%	Philippines*	5.14%
Belize	50.56%	Russia	5.83%
Cyprus	8.19%	Saint Vincent and the Grenadines	11.43%
Honduras	39.06%	Thailand*	7.23%
India*	8.94%	Turkey	11.41%
Malta	6.70%	Vanuatu	7.84%
Panamá	6.92%	Venezuela	13.95%

*Countries that were not on the list in 1999.

Beginning May 1, 2000, ships which fly the flag of one of the Administrations listed above will be assigned 7 points in column 2 of the Port State Control Priority Matrix when entering any U.S. port.

Flag States removed from the list

The following flag States were on the 1999 Targeted Flag List but are not on the list in 2000.

Flag State	Detention in 1999	Detention Ratio (3 yr average)	Flag State	Detention in 1999	Detention Ratio (3 yr average)
Cape Verde	1	60.00%	Pakistan	0	36.36%
China	3	3.88%	Romania	1	12.50%
Equatorial Guinea	0	28.57%	Taiwan	0	4.07%
México	0	11.11%	Ukraine	0	10.39 %
Netheriands Antilles	0	5.38%			

<http://www.uscg.mil/hq/g-m/psc/miscpages/flag.htm>.

		Arrivals		Ratio (%)	Detention Ratio (%)
Denmark	199	153	0	0.00	0.90
Dominican Republic	0	0	0	0.00	0.00
Ecuador	5	4	0	0.00	0.00
Egypt	18	15	1	6.67	9.62
Equatorial Guinea	7	5	0	0.00	28.57
Estonia	15	4	1	25.00	10.53
Finland	4	3	0	0.00	0.00
France	46	33	0	0.00	1.92
Germany	247	177	1	0.56	2.04
Gibraltar	7	7	0	0.00	0.00
Greece	468	351	5	1.42	2.74
Grenada	0	1	0	0.00	0.00
Guyana	0	0	0	0.00	0.00
Haiti	0	6	0	0.00	0.00
Honduras	88	40	13	32.50	39.06
Hong Kong	120	109	1	0.92	1.97
Hungary	1	1	0	0.00	9.09
Iceland	0	1	0	0.00	50.00
India	58	41	4	9.76	8.94
Indonesia	10	7	1	14.29	6.25
Ireland	0	0	0	0.00	33.33
Isle of Man	19	11	0	0.00	5.88
Israel	18	16	0	0.00	0.00
Italy	84	65	1	1.54	3.18
Jamaica	5	1	0	0.00	0.00
Japan	73	65	1	1.54	4.27
Kiribati	2	2	0	0.00	0.00
Kuwait	1	2	0	0.00	0.00
Latvia	6	4	1	25.00	8.00
Lebanon	0	1	0	0.00	0.00
Liberia	1508	1034	27	2.61	2.92
Lithuania	37	11	0	0.00	7.69
Luxembourg	21	15	0	0.00	0.00
Malaysia	75	49	1	2.04	4.70
Malta	581	381	14	3.67	6.70
Marshal Islands	131	98	0	0.00	0.81
Mauritius	0	0	0	0.00	0.00
México	19	13	0	0.00	11.11
Morocco	1	1	1	100.00	50.00
Myanmar (Burma)	14	14	0	0.00	0.00
Netherlands	225	162	0	0.00	1.37

Flag	Examinations	Distinct Vessel Arrivals	Detentions	1999 Detention Ratio (%)	1997-1999 Detention
------	--------------	--------------------------	------------	--------------------------	---------------------

List of Targeted Class Societies

There were twenty classification societies with at least ten distinct arrivals in 1999. The average detention ration over the period 1997-1999 is 0.79%. The following points, or boarding status, are assigned to each class society:

A. The following class societies are assigned **Priority 1** status:

Hellenic Register of Shipping	HRS
Honduras Bureau of Shipping	HBS
Honduras International Naval Surveying & Insp. Bureau	HINSB
International Register of Shipping	BSS
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	IBS
Maritime Inspection Corporation	MIC
Panama Bureau of Shipping	PBS
Panama Maritime Documentation Service	PMDS
Panama Maritime Surveyors Bureau, Inc.	PMS
Panama Register Corporation	PRC
Panama Shipping Register	PSR
Polski Rejestr Statkow	PRS
Registrul Naval Roman	RNR
Russian Maritime Register of Shipping	RS
Turku Lloyd Vafki	TL

B. The following class societies are assigned **5 points** on the
targeting matrix:

Croatian Register of Shipping	CRS
-------------------------------	-----

C. The following class societies are assigned **3 points** on the
targeting matrix:

China Classification Society	CCS
------------------------------	-----

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

INFORME DE SITUACION DE FLOTA CUADRO COMPARATIVO AÑOS 1998,1999,2000

ACTIVIDAD	AÑO 1998 N.º de Naves	PORCENTAJES	AÑO 1999 N.º de Naves	PORCENTAJES	AÑO 2000 N.º de Naves	PORCENTAJES
1.- CARGA GENERAL	1125	32.51%	1173	29.82%	702	25.30%
2.- REMOLCADORES	396	11.44%	413	10.50%	278	10.02%
3.- TANQUEROS	201	5.81%	221	5.62%	156	5.62%
4.- PASSENGER FERRY	65	1.88%	80	2.03%	38	1.37%
5.- BUQUE MIXTO	14	0.40%	13	0.33%	31	1.12%
6.- PORTA CONTENEDORES	17	0.49%	19	0.48%	11	0.40%
7.- RO/RO	10	0.29%	10	0.25%	8	0.29%
8.- BUQUES GRANELEROS	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	3	0.11%
9.- BARCAZA SIN PROPULSION	167	4.83%	157	3.99%	115	4.14%
10.- BARCAZA CON PROPULSION	40	1.16%	40	1.02%	10	0.36%
11.- BUQUES DE PEZCA NACIONAL	454	13.12%	487	12.38%	438	15.78%
12.- BUQUES DE PEZCA INTERNAC.	584	16.87%	629	15.99%	248	8.94%
13.- BUQUES SUMINISTRADORES	22	0.64%	28	0.71%	51	1.84%
14.- BUQUES DE ANCLAJE	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	26	0.94%
15.- BUQUE FRIGORIFICO	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	36	1.30%
16.- BUQUES DRAGA	20	0.58%	19	0.48%	25	0.90%
17.- BUQUES DE CABOTAJE	48	1.39%	51	1.30%	60	2.16%
18.- BUQUES MERCANTES	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	15	0.54%
19.- GANADEROS	D.N.D	D.N.D	D.N.D	D.N.D	15	0.54%
20.- YATES DE PLACER	270	7.80%	270	6.86%	218	7.86%
21.- BUQUES DE INVESTIGACION	12	0.35%	8	0.20%	4	0.14%
22.- Otros / No Clasificados y T.M.	16	0.46%	316	8.03%	287	10.34%
TOTALES	3,461	100%	3,934	100%	2,775	100%

TONELAJE BRUTO
TONELAJE PROMEDIO
D.N.D. Datos No Disponibles

2,280,220.52
656.83

2,711,704.89
669.30

1,786,673.08
642.92

CAPÍTULO V

FORMACIÓN DE MARINOS

*“Los buques son tan buenos como los hombres
que los operan .”*

William O'Neil

CAPÍTULO V

FORMACIÓN DE MARINOS

**Importancia. Marineros graduados.
Sindicatos de Marineros. Escuelas Náuticas de Cortés,
Omoa y La Ceiba. Cursos Móviles para Marineros.
Proyectos para el 2001.**

Ya hemos dicho que la segunda de las funciones fundamentales de la Marina Mercante, aunque igual en importancia que el registro abierto de buques, es la de contribuir en la formación y capacitación de los marineros hondureños. El artículo 92 de la Ley Orgánica de la Marina, en su numeral 8 ordena: "...realizar los esfuerzos necesarios para el establecimiento de un centro de formación profesional de la gente de mar". (El subrayado es mío).

Al igual que lo que sucede con el registro marítimo abierto de Honduras, que pocas personas saben en qué consiste y la importancia que puede significar para el país, también ocurre algo parecido con el destacado papel que desempeñan en nuestro país los marineros hondureños, principalmente en materia de empleo y de generación de divisas. Es poco conocido, asimismo, que miles de compatriotas son actualmente o han sido marineros en alguna época de su vida. También se desconoce que una gran cantidad de hondureños, sobre todo de la costa norte de Honduras, tiene interés en convertirse en marineros, por una razón u otra, por la falta de trabajo, por deseo de viajar o de aventura y hasta porque un pariente o amigo es o fue marinerero.

¿Cuántos marinos tiene Honduras? No disponemos de un censo exacto de marinos hondureños; de manera que los datos que se manejan en cuanto a su número deben ser siempre tomados con la debida reserva. En el próximo año se levantará el censo nacional de población y esto nos permitirá tener una idea un poco más confiable de los que hay, aun cuando no de los marinos embarcados, sino únicamente de los que viven en el país, ya sea porque están retirados o se hallan sin trabajo.

Los sindicatos de marinos suelen mencionar cifras que oscilan entre cuarenta, setenta y hasta cien mil marinos, de los cuales entre veinte y treinta mil estarían embarcados y los restantes retirados o desempleados. Sabemos que sólo entre dos compañías navieras internacionales emplean más de 1,500 marinos oficiales hondureños. Un funcionario de una de estas empresas nos decía que él calculaba que debían haber, por lo menos, unos 1.500 o 2.000 oficiales hondureños más a bordo de barcos de otras navieras, es decir, que entre ambas empresas tendrían trabajando en sus flotas de 3.000 a 4.000 oficiales. Si estimamos una proporción conservadora de un porcentaje del diez al quince por ciento de oficiales en relación con la cantidad total de marinos, es fácil colegir que el país tiene no menos de treinta a cuarenta mil nacionales embarcados.

Aunque, repito, careceremos de datos estadísticos indubitables, es muy probable que Honduras ocupe el segundo lugar en cuanto al número de marinos que navegan en todo el mundo. El primer lugar correspondería a Filipinas con más de 200.000 marinos. Los marinos hondureños, por otra parte, aunque mal capacitados, han adquirido mucho prestigio entre los operadores de buques del mundo por su disciplina y dedicación al trabajo.

Cálculos, también conservadores, indican que cada marino, en promedio, debe remitir a su familia en Honduras entre 300 y 500 dólares mensuales. Un marino no gasta en casa ni en alimentación y sus oportunidades de hacer erogaciones superfluas son limitadas. 30.000 marineros deben enviar a sus parientes, pues, entre 10 y 15 millones de dólares mensuales, para un total de entre 120 y 150 millones anuales.

Si capacitamos mejor a nuestros marineros podrán desempeñar en un próximo futuro trabajos a bordo de los barcos mejor remunerados y tendremos, asimismo, mayor número de marineros empleados. 70.000 marineros podrían significar para el país ingresos en divisas arriba de los 500 millones de dólares anuales, o sea, más que los 400 millones que envían los hondureños inmigrantes en los Estados Unidos, con la ventaja para los marineros que su trabajo es legal y no corren los riesgos de deportación de los hondureños que han ingresado ilegalmente a ese país.

Mientras la Marina Mercante permaneció bajo el control de la Fuerza Naval de Honduras, la misma escuela de esta rama de las Fuerzas Armadas sirvió también de centro de entrenamiento de marineros mercantes. Éstos recibían entonces una suerte de doble preparación, la militar y la propiamente mercante o civil, graduándose de marineros básicos y de oficiales.

Después que pasó a depender de la autoridad civil, la administración anterior de la Marina Mercante abrió una escuela en La Ceiba, la que inició sus cursos el 14 de octubre de 1996. El curso duraba una semana y los estudiantes obtenían el título de marineros de máquina y cubierta. De la escuela de La Ceiba egresaron, hasta el 31 de diciembre de 1998, 5.122 marineros.

Con fecha 27 de noviembre de 1998, se suscribió entre el Proyecto Apoyo a la Formación Profesional en Honduras (AFOPH), la Fuerza Naval, El Instituto Nacional de Formación Profesional (INFOP), la Marina Mercante y la Secretaría Técnica y de Cooperación (SETCO), un convenio de cooperación entre estas instituciones “con el propósito de cumplir las prescripciones establecidas por el Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

Como resultado de dicho convenio, en el mes de enero de 1999, la Marina Mercante trasladó la escuela de La Ceiba a Puerto Cortés, por ser el puerto de mayor movimiento del país, y a partir del primero de febrero de ese mismo año fueron reanudados los cursos de marinos, aumentándose su duración de una a dos semanas, para cuyo efecto se contrataron nuevos instructores. En del año 2000, siempre con la colaboración de INFOP, de la Fuerza Naval, en donde se enseñan las materias que requieren de instrucción práctica y AFOPH, se han impartido desde el año de 1999 hasta el mes de junio del 2000, un total de 56 cursos de marinos, distribuidos así: 45 cursos básicos, 6 cursos de marinos de cubierta y 5 de marinos de máquinas.

En dichos cursos, desde 1996 se han graduado en total 8,897 marinos y desde 1999, 4,019 marineros y de ellos 258 mujeres; En San Lorenzo se han llevado a cabo 2 cursos graduándose 38 participantes. En Roatán se han impartido igualmente cursos para marinos básicos y para patrones de yate.

Asimismo, desde el 26 de junio del 2000, se están impartiendo los cursos nuevamente en La Ceiba,

esperándose que debido al número de personas que desean convertirse en marinos, se abra otra escuela en dicha ciudad que pueda ser operada en forma permanente. A partir del año 2001 se aumentará paulatinamente la duración de los cursos hasta tres semanas, por lo menos. De igual manera, se enseñarán más materias y se entrenarán y contratarán nuevos instructores.

Antes de la creación de la Organización Marítima Internacional y, particularmente de la emisión de convenios sobre la materia, la educación de los marinos era empírica o bien adquirida en escuelas cuyos programas de enseñanza y, como consecuencia, el nivel académico y la calidad de aquéllas variaba enormemente de país a país y hasta de escuela a escuela.

Las estadísticas demuestran que un elevado porcentaje de los accidentes marítimos obedece a errores humanos, ocasionados por la falta de una adecuada capacitación de los marinos. La ausencia del conocimiento de un idioma común, el inglés para el caso, en tripulaciones compuestas por personas de muchas nacionalidades, ha sido en muchas ocasiones la causa principal de catástrofes marítimas.

En el año de 1978, la Organización Marítima Internacional emitió el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guarda para la gente de mar, conocido por sus siglas STCW 78, por el que se unificaban las reglas de enseñanza de los conocimientos y de preparación práctica para todos los marinos del mundo. En 1995 el Convenio fue enmendado (STCW 78/95) a fin de hacer más rigurosas estas reglas y estableciendo que a partir

de la fecha en que la OMI lo considerara conveniente, solamente los países cuyos centros de enseñanza de marinos hubieran sido aprobados por la OMI, después de minuciosos estudios y análisis por comisiones de expertos para cada uno en particular, figurarían en una lista que publicaría la Organización.

Los marinos que hayan obtenido su título en escuelas de países que no aparezcan en esa lista, llamada "lista blanca" corren el riesgo de que sus contratos sean cancelados o no renovados a su vencimiento. No es probable que los propietarios y operadores de barcos deseen contratar marinos cuyos títulos puedan ser cuestionados porque, sin duda, tendrán problemas con los propietarios de las mercaderías que transporten o con las compañías aseguradoras.

Con la entrada en vigencia de la enmienda de 1995 del Convenio de formación y titulación de gente del mar de 1978, se puede decir que la preparación de los marinos que trabajan en la flota mercante mundial ha entrado en su etapa de madurez. El trabajo de éstos, en todas sus categorías, ha pasado a ser una profesión igual que cualquiera otra. Antes, las personas se enrolaban primero en un barco y después, navegando, aprendían el oficio; en el futuro, a semejanza de cualquiera otra profesión, deberán obtener previamente el título de marinos u oficiales y sólo después podrán subir a bordo.

Aun cuando el proceso aprobado por la OMI para inspeccionar y verificar la capacidad de los distintos países miembros de preparar marinos de conformidad con el Convenio STCW 78/95 está a punto de concluir, cuando escribo estas líneas (noviembre del 2000) no ha sido fijada la fecha definitiva de publicación de la famosa "lista blanca".

En los corrillos de la OMI en Londres circulan diferentes noticias, que la lista será publicada en el mes de noviembre del 2000, que no lo será sino hasta después que todos los países, 82 en total, hayan remitido a la OMI su respectiva documentación, o bien, que son tantos los países que se oponen a la aparición de esta lista, que bien pudiera ser que, al final de cuentas, ésta nunca se publique.

No cabe duda, sin embargo, que una gran cantidad de miembros de la OMI han estado sumamente preocupados por la publicación de la lista y, por supuesto, por la posibilidad de no aparecer en ella, lo que, por exclusión, los haría figurar en una no escrita "lista negra", con el consiguiente perjuicio para sus marineros. Honduras, por razones obvias, no es la excepción.

Desde 1999 la Marina ha desarrollado un enorme esfuerzo para cumplir con los requisitos del Convenio STCW. Con este propósito, no hemos escatimado ningún gasto ni gestión para que Honduras no sea excluida de la temida lista. En los meses de octubre y noviembre del 2000 me reuní en tres oportunidades con el señor William O'Neil, Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) para informarle personalmente sobre los avances de Honduras en el cumplimiento del Convenio STCW, y con el mismo propósito participé en una reunión del Consejo de la OMI.

Hemos recibido asesoría, además, de técnicos de la propia OMI, de la Unión Europea, del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la República de Argentina, así como de consultores contratados directamente por la Marina Mercante, como es el caso del Doctor Francisco Montero, de nacionalidad española, sin duda el experto que más ha colaborado con nuestra Institución en esta materia.

A principios del mes de octubre del 2000 recibí una significativa carta del señor William O'Neil, en la cual me informa que la documentación remitida por Honduras a la OMI sobre el Convenio STCW que fue trasladada al panel de expertos designado por la Organización para evaluar el caso de Honduras, contiene toda la información que necesita el panel para poder establecer si nuestro país está cumpliendo adecuadamente con dicho Convenio.

El señor O'Neil dice, además, en su carta que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI está haciendo todos los esfuerzos posibles para que los 82 países miembros de la OMI, que están siendo evaluados en relación con el Convenio STCW, remitan cuanto antes la correspondiente documentación, a efecto de llegar a una conclusión en la reunión del comité que se llevará a cabo del 27 de noviembre al 7 de diciembre del 2000. Esto significa, por consiguiente, que es posible que en esta reunión se convenga la inmediata publicación de "lista blanca".

Por la información que tenemos, aparentemente no todos los países han recibido cartas similares a la mencionada del Secretario General, que sólo se les habría enviado, según algunos, a los que sí aparecerán en la lista. Éste y otros indicios nos permiten ser razonablemente optimistas y confiar en que Honduras saldrá airosa de esta prueba.

En el caso de que, cualquiera que sea la razón, no se decidiera la publicación de la lista en la reunión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI en noviembre y diciembre del año 2000, el plazo fatal sería la siguiente reunión del Comité en el mes de mayo del 2001. De manera que, cuando este trabajo salga publicado, muy probablemente ya habrá terminado esta penosa espera de más de dos años.

Creo que es importante agregar que una de las razones por la que esperamos con tranquilidad y confianza la decisión final del Comité de Seguridad Marítima de la OMI es porque hemos estado actuando con absoluta honestidad. Hemos reconocido que no estamos todavía, en esta primera etapa, en condiciones de capacitar oficiales marinos, razón por la cual solamente impartimos cursos de marineros básicos y de cubierta.

No obstante, y con el propósito de no dejar a su suerte a los marinos oficiales hondureños que actualmente están trabajando en diferentes barcos, y ayudarlos a cumplir con las regulaciones que contempla la enmienda de 1995 al Convenio de formación de 1978, hemos elaborado, con la colaboración de expertos extranjeros, y con el visto bueno de la OMI, los correspondientes manuales de estudio para que estos oficiales se preparen con suficiente tiempo, a efecto de estar en condiciones para someterse al examen respectivo en el año 2002, según lo ordena el Convenio.

Actualmente, existen en el país más de 25 sindicatos de marinos, una buena parte de los cuales han sido reconocidos por el Ministerio del Trabajo. No obstante, no son muchos los sindicatos que operan como organizaciones sindicales propiamente dichas. Existen varios sindicatos, sin embargo, que en la práctica no son otra cosa que meras empresas privadas, agencias de colocación de marinos que han obtenido, aunque legalmente, el ropaje formal de sindicatos para disfrutar de los privilegios que la ley les da a éstos, incluyendo el de no pagar impuesto sobre la renta.

Varios de estos "sindicatos" abusan de los marinos a quienes les ayudan a obtener trabajo, pues les cobran sumas onerosas, diez, veinte mil lempiras y más, por "engancharlos", ello, además de las comisiones que pueden

MARINOS CAPACITADOS DEL CURSO BASICO MARITIMO AÑO 2000

Nº CURSO	VARONES	MUJERES	TOTAL MARINOS CAPACITADOS
22	302	27	329
23	121	6	127
24	138	2	140
25	132	13	145
26	104	3	107
02 San Lorenzo	19	2	21
27	89	3	92
28	70	10	80
29	96	1	97
30	76	4	80
31	73	5	78
32	62	4	66
01 La Ceiba	56	6	62
33	65	6	71
34	86	3	89
03 San Lorenzo	13	0	13
35	59	5	64
36	63	4	67
37	66	2	68
38	56	3	59
02 La Ceiba	44	0	44
03 La Ceiba	42	3	45
01 Roatán	28	1	29
Marinos de Cubierta	0	0	142
Marinos de Máquina	0	0	113
GRAN TOTAL	1860	113	2228

obtener de los operadores de los barcos. Muchas veces los sindicatos compiten entre sí por la colocación de marinos, ofreciéndolos por precios más bajos, esto es, proponiendo para ellos un salario menor del que normalmente pudieran devengar. Se produce, a veces, una verdadera subasta de trabajo humano en perjuicio de estos obreros del mar que, por necesidad y desconocimiento, son víctimas de este inhumano sistema de contratación.

La mayoría de estos "sindicatos" no se preocupan por las condiciones en que los marinos son contratados ni mucho menos de acudir en su auxilio cuando enfrentan problemas. En el mes de octubre del 2000 treinta y ocho marinos hondureños quedaron inmovilizados y desamparados en el buque Sea Wind Crown en Barcelona, España, debido a la quiebra de la empresa norteamericana Premier Cruise Lines que operaba dicho barco. Estos compatriotas estuvieron varios meses sin recibir sus salarios, quedando, además, sin recursos para regresar a Honduras. El sindicato que sirvió de intermediario en la contratación de estos marinos, o quien quiera que haya intervenido en estas negociaciones, simplemente se desentendió del asunto.

La Cónsul de Honduras en Barcelona informó que igual cosa había sucedido en el reciente pasado con otros ochenta marinos hondureños. En una entrevista de prensa, la Cónsul contó que ella había tenido la oportunidad de comprobar personalmente que existían dos juegos de contratos distintos, el de los marinos, en el que, entre otras diferencias, figuraba una cláusula en la cual la compañía se comprometía a cubrirles los gastos de repatriación al vencimiento del contrato, y el que tenía en su poder la empresa, en el que no aparecía dicha estipulación. La copia de los marinos, por otra parte, adolecía de sellos y de las

firmas de los funcionarios competentes de la compañía naviera.

No obstante toda estos antecedentes, no podemos desconocer que los sindicatos han sido de enorme utilidad para los marinos hondureños ayudándolos a obtener empleo y lo seguirán siendo en el porvenir. Los fundadores de las primeras organizaciones sindicales de marinos fueron antiguos marinos que sabían de la necesidad de los contactos con las compañías dueñas de barcos y que decidieron organizarse para establecer relaciones directas con ellas.

Aunque no me cabe duda alguna que los sindicatos de marinos seguirán existiendo en el futuro, se hace necesario que la Marina Mercante y otras instituciones del Estado también se interesen en establecer comunicación directa y permanente con los dueños de buques y con compañías transnacionales que se dedican a contratar marinos ya titulados para entrenarlos en tareas especializadas, como, por ejemplo, para prestar servicio a bordo de buques dedicados al transporte de turistas.

Por Decreto Número 932 del 7 de mayo de 1980, la Asamblea Nacional Constituyente emitió la Ley sobre el alistamiento de marinos que, en mi opinión, es inconstitucional porque violenta y lesiona la libertad de contratación, en particular, de los propios marinos. Los artículos 1º. y 9º. de esta ley dicen textualmente:

“Artículo 1º. Corresponde sólo a las organizaciones sindicales de trabajadores del mar y vías navegables y demás instituciones con fines no lucrativos, debidamente reconocidas y autorizadas por el Estado, servir como intermediarias en gestiones de alistamiento de marinos, con sujeción a las

disposiciones de esta Ley, del Código de Trabajo y demás leyes, reglamentos y convenios internacionales aplicables.

En consecuencia, se declarará de plano inadmisibles cualesquiera gestiones de intermediación que hagan personas naturales o jurídicas no autorizadas, de conformidad con el párrafo que antecede". (Los subrayados son míos).

"Artículo 9º. El funcionario o empleado con facultad de autorizar visas para abandonar el país, se abstendrá de hacerlo, cuando se trate de marinos alistados, conforme a esta Ley, que además de la documentación requerida, no presenten la Boleta Individual de Embarque, con sus respectivas firmas". (Los subrayados son míos).

Pregunto, ¿qué diablos quiere decir que la gestión para emplear a un marino se declarará de plano inadmisibles si no ha sido hecha por un sindicato o una institución con fines no lucrativos? ¿significa, acaso, la disposición copiada que el propio marino interesado no puede hacer gestiones para conseguir trabajo para él mismo o que tampoco puede hacerlo un amigo o pariente suyo, y que en caso de que lo hiciera, tal gestión no tiene validez y que, en consecuencia, el operador o propietario del barco no puede contratarlo y que, además, el funcionario encargado no puede otorgarle visa de salida al marino?

Nada más absurdo e ilegal. Las disposiciones transcritas son atentatorias contra la libertad de trabajo y, por consiguiente, su contenido cae en el terreno de la inconstitucionalidad. El Congreso, en consecuencia, debería derogarla cuanto antes.

el primer módulo de la escuela. La adjudicación de la compañía ganadora de la licitación se llevó a cabo el 12 de julio del 2000, o sea, menos de un mes después de haberse firmado la escritura.

Se espera que la licitación para la construcción del primer módulo de la escuela esté concluida para finales del mes de noviembre del 2000 y la terminación de ésta para mediados o finales del 2001. Pero veamos el impacto en los costos. El presupuesto original del relleno y preparación del terreno era de cerca de setecientos mil lempiras y dos años después, costó un millón y medio de lempiras. Cuando se elaboraron los planos, el presupuesto de la construcción del edificio ascendía, aproximadamente, a cuatro millones de lempiras. Dos años después, se ha elevado a siete millones y medio de lempiras. A esta fecha, no tengo la menor idea de dónde sacaremos los cinco millones que nos harán falta para terminar la construcción. Afortunadamente, el Congreso Nacional nos ha ofrecido proporcionar los fondos necesarios si, al final, no los podemos obtener de otra fuente.

Tomando en cuenta el número de marinos que tiene Honduras y la contribución que pueden ofrecer a la economía nacional, es evidente que todavía queda mucho por hacer. La meta, a mediano y largo plazo, debe ser la creación de más centros de formación de marinos en el país, el fortalecimiento de los mismos mediante la adquisición de equipo y material de alta tecnología, así como la preparación de instructores hondureños de muy alto nivel con vistas a capacitar en el futuro oficiales marinos y algún día, porqué no, fundar nuestra propia universidad marítima. Panamá, que apenas cuenta con un poco más de mil marinos, tiene montada una escuela con un equipamiento de millones dólares y está en proceso de crear una universidad marítima.

En otro capítulo hemos hecho alusión a la importancia que tienen los marinos de los países de registro abierto en el transporte marítimo y ya nos hemos referido, asimismo a que Honduras muy probablemente ocupa el segundo lugar, después de Filipinas, en cuanto al número de marinos en el mundo.

Los costos de la tripulación tienen un impacto considerable en el presupuesto total de la operación de un buque. Una tripulación de marinos procedentes de países desarrollados significa entre el 15 y el 20 por ciento de la administración total de la nave. Pero si está compuesta exclusivamente de marinos taiwaneses, le significará al armador aproximadamente un 17 por ciento de lo que representaría, por ejemplo, una norteamericana.

En el análisis de la Marina Mercante de Honduras efectuada por la empresa International Marconsult (I.M.C.) citada en este trabajo, se mencionan tres grupos de países, clasificados por lo que se refiere a los marinos y armadores:

“1.- Países que se dedican tradicionalmente al transporte marítimo y poseen armadores nacionales. Entre ellos se encuentran países como Grecia, Japón, China, etc.

2.- Países que a pesar de no poseer grandes flotas ni armadores importantes, ofrecen la tripulación de las naves. Aquí se destacan Filipinas y Honduras.

3.- Países que no poseen ni armadores ni marinos; pero que ofrecen su registro y permiten que los otros dos grupos se desarrollen, caso de Panamá, Liberia, Bahamas, etc.”

En los países de registro cerrado, a diferencia de los de registro abierto, los armadores no disfrutaban de la libertad de contratar las tripulaciones que deseen, es decir, que no pueden llevar a bordo, legalmente al menos, marinos de otras nacionalidades que no sean las de su propio país. Lo anterior significa, sin duda, un sustancial aumento en los costos de operación de los buques abanderados en registros cerrados, y una ventaja competitiva para los marinos de los países no desarrollados.

Es probable que en el futuro esta ventaja para los marinos de nuestros países desaparezca o al menos se reduzca significativamente, porque en algún momento las condiciones de trabajo y la protección de éstos, y aun su remuneración, serán objeto de tratados internacionales. A partir de entonces, la competitividad de las tripulaciones se basará en su experiencia y su capacidad. Por sus cualidades de dedicación al trabajo y disciplina más que por el sueldo que estarán dispuestos a recibir. No habrá diferencia ese día entre marinos de países desarrollados y países no desarrollados.

Pero, entre tanto, el año 2001 será de gran importancia para los marinos hondureños. Por un lado, la moderna escuela náutica que se construye en Omoa será una realidad; por otro, habrá desaparecido la incertidumbre sobre la "lista blanca", si ésta en definitiva es publicada por la Organización Marítima Internacional, y, finalmente, echaremos a andar un proyecto de mejoramiento de la formación de marinos preparando más instructores y capacitándolos mejor, incrementando la duración de los cursos y cubriendo otras áreas como las relacionadas con los buques de pasajeros y con la enseñanza del idioma inglés.

MARINOS CAPACITADOS DEL CURSO BASICO MARITIMO AÑO 1999

Nº CURSO	VARONES	MUJERES	TOTAL MARINOS CAPACITADOS
1	122	12	134
2	132	8	140
3	152	8	160
4	71	10	81
5	187	11	198
6	115	2	117
7	139	11	150
8	96	6	102
9	94	4	98
10	97	5	102
11	68	5	73
12	89	4	93
13	82	9	91
14	110	7	117
15	122	2	124
16	92	6	98
17	107	3	110
18	87	5	92
19	73	10	83
20	91	4	95
21	121	6	127
01 San Lorenzo	17	0	17
GRAN TOTAL	2264	138	2402

CAPÍTULO VI

REFORMAS A LA LEY DE LA MARINA MERCANTE.

“Creo sinceramente que si la industria marítima quiere operar dentro de una efectiva regulación legal que sea pragmática, efectiva y constantemente aplicada, debe continuar apoyando a la OMI en sus esfuerzos para elevar e implementar estándares globales.”

William O’Neil

CAPÍTULO VI

REFORMAS A LA LEY DE LA MARINA MERCANTE.

Ya he dicho antes que la Marina Mercante debe tener una meta muy precisa: operar un registro abierto de buques altamente competitivo, esto es, con capacidad para inscribir la propiedad e hipoteca de los barcos y otorgar la frecuencia de radio en bastante menos de 24 horas y durante las 24 horas del día, pero, al mismo tiempo, aceptar en su registro únicamente buques standard, cuyas condiciones de navegabilidad hayan sido correctamente verificadas y, en general, que cumplan con los convenios internacionales que Honduras ha ratificado. Lograr esto, que en un principio me pareció relativamente fácil, ha resultado mucho más difícil de lo que pensaba, como seguramente lo ha podido captar el lector a lo largo de estas páginas.

También he mencionado en un capítulo anterior que la primera idea que se me ocurrió para iniciar la transformación de la Marina Mercante, con la mira puesta en los objetivos apuntados, fue la de proponer modificaciones sustanciales a la ley, pero como también lo he dejado explicado, el proyecto que redactamos, con la colaboración de asesores del Congreso Nacional y de SOPTRAVI, por razones que no vienen al caso, nunca pudo ser presentado para su discusión al Poder Legislativo.

Estoy convencido, no obstante, que, aun sin reformar la ley, es posible introducir en la Marina Mercante muchos cambios importantes en la dirección indicada, aparte de los que se han efectuado en los dos últimos años, pero, tampoco

me cabe duda alguna, si se quiere desarrollar todo el potencial que la institución tiene, se hará indispensable hacer modificaciones más profundas en su ordenamiento jurídico. Enseguida me permitiré hacer varias consideraciones de carácter general y referirme, de manera más concreta, a las principales reformas que, siempre a mi parecer, deben hacerse en una nueva ley:

1.- En primer lugar, la reforma debe ser total, y no parcial como yo mismo lo había intentado hacer en un principio. Deberá ser derogada la ley de 1994, su reforma y todos los reglamentos emitidos por el Poder Ejecutivo, a través del entonces Ministerio de Hacienda y emitir una ley completamente nueva, de manera que la Institución disponga de un solo cuerpo normativo. Dicho de otra manera, el régimen jurídico de la Marina Mercante debe figurar en un solo cuerpo de normas, al igual que las estipulaciones que convienen los socios de las sociedades mercantiles aparecen únicamente en su escritura social constitutiva.

En el nuevo texto deberán figurar solamente las normas fundamentales por las que se regirá la Marina Mercante. Las leyes excesivamente detallistas no suelen ser las mejores ni las más fáciles de aplicar. Muchas de las funciones que le atribuye la actual ley, y a que más adelante hacemos relación, probablemente deban ser eliminadas. Pero en lo que deseo hacer énfasis es que la Institución, como empresa del Estado, debe tener una sola reglamentación, una sola ley, al igual que cualquier sociedad mercantil cuyos estatutos figuran en una sola escritura pública. Los reglamentos necesarios para la aplicación de la ley y los convenios internacionales, deben ser emitidos por la propia Marina Mercante.

La nueva ley debe dar prioridad a las dos funciones esenciales de la Marina Mercante, la operación de un registro abierto eficiente con prestigio internacional y la formación de los marinos hondureños, incluyendo la intermediación en su contratación y protección. Deberá evitarse la duplicidad de funciones con otras instituciones afines como la Empresa Nacional Portuaria y la Dirección General de Pesca, y más bien procurar la mejor coordinación entre ellas.

2.- En la redacción del nuevo estatuto jurídico deberá tomarse en cuenta que la adopción de la modalidad de registro abierto de embarcaciones, significa, lo repito por enésima vez, la constitución de una empresa mercantil de propiedad del Estado para generar utilidades en divisas, utilidades que no guardan ninguna diferencia con las que puede obtener cualquier otro negocio legítimo. En la misma forma, y también como cualquier otra actividad mercantil, la Marina Mercante debe tener un buen servicio que ofrecer. Un servicio de calidad en el caso de un registro abierto quiere decir que éste se encuentra en condiciones de competir favorablemente con otros registros en cuanto a tarifas y rapidez en los trámites de registro.

Deben contemplarse en la ley los mecanismos que garanticen que el registro, además, tenga prestigio y buena imagen, o sea, que los buques que naveguen con bandera hondureña observen las reglas de seguridad marítima y de protección del medio ambiente y, en general, las regulaciones de los convenios internacionales. Por otra parte, la Marina Mercante debe disponer de los medios convenientes para que pueda llevar a cabo de manera permanente la suficiente publicidad para dar a conocer a propietarios u operadores de los buques, léase los clientes, las ventajas que pueden obtener registrándolos en nuestro país.

Lo anterior quiere decir, por ejemplo, que la ley sea absolutamente estricta, sin "excepciones" en cuanto al registro de buques standard como ya lo hemos explicado anteriormente. Que el presupuesto de la Marina Mercante equivalga a un porcentaje de sus ingresos, en el que deben incluirse las partidas necesarias para poder hacer las inversiones en promoción y en otras actividades igualmente necesarias para generar adecuadas utilidades.

3.- El control de las entidades correspondientes del Estado, como Probidad Administrativa y la Contraloría General de la República, debe tomar en cuenta que la Marina Mercante no es una institución burocrática como cualquiera otra. La vigilancia debe dirigirse, no sólo a la fiscalización de los dineros de la Institución en la forma usual, sino a velar porque ésta sea administrada con criterio mercantil. En resumen, la supervisión de los órganos contralores del Estado, tendrá también que verificar si la Institución está bien manejada y produce para el Estado los beneficios adecuados. Debe recordarse que, en última instancia, los ingresos de la Marina Mercante no provienen de los contribuyentes sino de una actividad mercantil internacional.

4.- La ley de 1994, sin duda significó un gran avance con respecto a la emitida cincuenta y un años antes, en 1943, pero todavía se quedó un poco corta en lo que se refiere a recoger la concepción del registro abierto de buques como un negocio del Estado que, como tal, debe ser manejado bajo las reglas de la empresa privada.

El Director General de la Marina, para el caso, deberá tener amplias facultades como las que normalmente le son otorgadas al gerente de cualquier empresa mercantil. En este sentido, su desempeño será determinado, fundamentalmente, por el resultado anual de su gestión.

Las utilidades que genere y el prestigio del registro deberán ser, en fin de cuentas, los criterios determinantes de su capacidad y, por tanto, de su permanencia en el puesto.

5.- El procedimiento de abanderamiento debe simplificarse a través de una suerte de ventanilla única y creando sistemas más ágiles de legalización de los documentos a inscribirse, sobre todo para los casos en que provengan de países o ciudades en donde no tenemos cónsules.

Por supuesto, comprendo que la agilidad de la Marina Mercante no dependerá tanto de la legislación que la regule, como de la capacidad administrativa y gerencial de quien la administre, pero, sin duda, sin un ordenamiento jurídico flexible que estimule la iniciativa empresarial de sus ejecutivos, será muy difícil competir con los demás países de registro abierto.

6.- Debemos implantar un registro único de buques, en lugar del dual que tenemos ahora. El registro de la propiedad, de hipotecas y de toda clase de actos y gravámenes de los buques debe estar unificado bajo la jurisdicción directa de la Marina Mercante.

La experiencia de todos los países de registro abierto, y también de registro cerrado, demuestra que el registro dual trae consigo conflictos entre la autoridad administrativa y la judicial, que no solamente entorpecen la inscripción de buques, sino que acarrearán la inseguridad jurídica del registro.

La hipoteca naval, como ya lo indicamos en el capítulo II, en un régimen de registro abierto, por su especial naturaleza y por su carácter internacional, debe contener, como principio fundamental, el predominio de la autonomía de la voluntad. Deben ser las partes las que, atendiendo las

costumbres mercantiles marítimas y las modalidades particulares de cada caso, determinen las condiciones a que estarán sujetos estos gravámenes y las mismas sólo podrán ser nulas en tanto contravengan la moral o el Derecho Público Internacional, y únicamente en ausencia de la voluntad de los contratantes podrá ser aplicable supletoriamente el Código de Comercio o el Código Civil.

Las hipotecas navales se constituyen en los países en los que los buques son registrados, pero sirven de garantía para cualquier banco del mundo y los remates que deban hacerse también se llevan a cabo, las más de las veces, en Estados distintos de los de la nacionalidad del buque.

Deberá estudiarse la posibilidad jurídica de que las hipotecas navales se puedan constituir al portador, al igual que los bonos de prenda en nuestro Derecho Mercantil en el caso de los almacenes de depósito, a efecto de que los dueños de los buques puedan negociarlas con la institución bancaria que les ofrezcan mejores condiciones.

De acuerdo con el artículo 88, párrafo segundo, de la Ley de la Marina Mercante, la hipoteca naval no causa pago alguno de derecho. Esto es así, porque todos los pagos que deban hacerse por la inscripción de la propiedad del buque, la hipoteca y la asignación de la frecuencia de radio, deben manejarse en función del costo total del abanderamiento del buque, a fin de que sea competitivo con el de los demás registros abiertos del mundo.

Algunos profesionales del Derecho, que no han estudiado el tema del registro abierto y, por tanto, desconocen este concepto unitario del mismo, han opinado que las hipotecas navales deberían estar sujetas al mismo régimen de tributación que las hipotecas civiles. Si la

inscripción de las hipotecas navales en Honduras causaran el mismo tributo que una hipoteca civil común, el registro hondureño de buques simplemente desaparecería.

En definitiva, la reglamentación de la hipoteca deberá ser mínima, la indispensable para salvaguardar los derechos de los terceros y, en todo caso, ésta debe hacerse por medio de un reglamento que deberá emitir la Dirección General de la Marina Mercante.

7.- La asignación de las frecuencias marítimas debe ser hecha directamente por la Marina Mercante como se hace en Panamá y en otros países de registro abierto, o bien, que Conatel traslade, a su vez, a la Marina Mercante paquetes de frecuencias periódicamente como también se practica en otros países de registro abierto.

Mientras la legislación no confiera a la Marina Mercante el control directo de todas las operaciones que conforman un registro abierto de buques, o sea, la determinación de las tarifas que cobrará la Institución, la inscripción de la propiedad, de la hipoteca y la asignación de la frecuencia de radio, simplemente no tiene sentido tener un registro abierto. Los dueños de buques modernos y de gran tonelaje, no tendrán ningún atractivo para abanderarlos en Honduras. Lo mejor será, entonces, cerrar el registro o conformarnos con seguir otorgando el derecho de enarbolar la bandera nacional a buques chatarra, es decir, a barcos que constituyen una amenaza para la navegación.

En lo que a las frecuencias de radio se refiere, es probable que con la privatización de las comunicaciones por satélite que actualmente se está adoptando por las grandes empresas mundiales que prestan este servicio, el problema quede resuelto definitivamente. Porque lo que importa no

es tanto que lo maneje directamente la Marina Mercante, como que la asignación de las frecuencias pueda hacerse simultáneamente con el abanderamiento del buque y que las tarifas sean razonables, de manera que el precio final del abanderamiento, frecuencia de radio incluida, sea competitivo a nivel mundial.

8.- Todas las tarifas, sin excepción, que el Estado a través de la Marina Mercante cobra por los servicios de abanderamiento de buques deben ser fijadas por la Marina Mercante, si se quiere en consulta con el Ministerio de Finanzas, pero no por el Congreso Nacional o por el Poder Ejecutivo, como ha sucedido hasta ahora. El abanderamiento es una mercancía internacional y está, por consiguiente, sujeta a la ley de la oferta y la demanda mundial.

Con más de 30 países con registro abierto compitiendo en el mercado de abanderamiento de buques, sería un absurdo mantener tarifas rígidas o inamovibles. Los precios de los diferentes servicios de abanderamiento son eso, precios por un servicio, o tasas, si se prefiere y no impuestos que, naturalmente, corresponde imponerlos al Congreso Nacional.

La Marina Mercante está obligada, si quiere competir con éxito, a mantenerse informada constantemente de las tarifas de los otros registros abiertos, de observar todo el tiempo el comportamiento de la competencia, igual que hacen todas las empresas con sus rivales.

9.- El Director General de la Marina Mercante, en uso de las atribuciones que le otorga el artículo 92, numeral II de su Ley Orgánica, es quien debe emitir todos los reglamentos que sean necesarios para la buena marcha de la Institución y la mejor aplicación de los convenios

internacionales, y no el Congreso Nacional o el Poder Ejecutivo, como hasta ahora se ha hecho sin necesidad alguna e ignorando la propia ley de la Marina Mercante.

Sólo por vía de ejemplo, el Acuerdo del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, que contiene el reglamento de transporte marítimo tardó nada menos que un año en ser emitido, al grado que cuando finalmente fue publicado, ya varias de sus disposiciones necesitaban ser reformadas y actualizadas.

La propia Marina Mercante debe emitir estos reglamentos, no solamente porque así se encuentra establecido en su ley orgánica, sino porque todo el movimiento de barcos, grandes y pequeños, en todo el mundo se rige por regulaciones cada vez más complicadas. Los buques modernos constituyen complejos tecnológicos flotantes por lo que los marineros que los manejan se están convirtiendo en expertos con un muy alto nivel de preparación en su campo. Por tal razón, los convenios internacionales son documentos extremadamente técnicos. Es lógico, pues, que la reglamentación de los mismos corra a cargo de una institución especializada, en este caso la Marina Mercante y no del Congreso Nacional o de un Ministerio.

Disiento totalmente, por otra parte, con los profesionales del Derecho que piensan que todos los reglamentos, sin excepción, deben ser dictaminados por la Procuraduría General de la República lo que, a mi parecer, supone una incorrecta aplicación del artículo 41 de la Ley de Procedimiento Administrativo. Sería un grave error atribuir a un organismo de carácter esencialmente jurídico, como es la Procuraduría, funciones eminentemente técnicas. Los reglamentos de que habla la mencionada disposición, en mi opinión, son los reglamentos generales de las leyes,

reglamentos básicamente jurídicos que, naturalmente, deben ser conformes con éstas y nunca rebasarlas.

10.- La Marina Mercante debe tener atribuciones suficientes para negociar, dentro de determinados límites, las tarifas de abanderamiento cuando los dueños de buques deseen inscribir dos o más buques de su propiedad en un solo acto. Esta flexibilidad la tienen las autoridades marítimas de todos los países de registro abierto, sin excepción.

En nuestra legislación, la única disposición que existe sobre el particular es el artículo 78-A, reformado, de la Ley, que permite rebajar las tarifas cuando existe el compromiso por parte de los armadores de emplear en el barco abanderado determinado porcentaje de marinos hondureños. Esta norma sólo es eficaz cuando el registro es cerrado y los buques tocan periódicamente puertos nacionales. En la práctica, en los seis años que tiene de haberse emitido la Ley Orgánica de la Marina Mercante este incentivo nunca ha tenido aplicación práctica. Quizás lo tenga en el futuro cuando nuestros marinos se encuentren mejor capacitados y, sobre todo, dominen el idioma inglés.

11.- Aceptado el concepto de que la Marina Mercante es una empresa o negocio del Estado, el presupuesto de la institución debería representar un porcentaje de los ingresos que produce, en aplicación del artículo 363, párrafo tercero, de la Constitución que establece:

"Artículo 363...La ley podrá, asimismo, de conformidad con la política planificada, autorizar a determinadas empresas estatales o mixtas para que perciban, administren o inviertan recursos financieros provenientes del ejercicio de actividades económicas que les correspondan" ..

12.- En la actualidad, la Marina Mercante maneja el fideicomiso previsto en el Reglamento de Inspección, el que se forma con los fondos provenientes de servicios de inspección y fue constituido con fecha 30 de junio de 1999 por la Marina Mercante como fideicomitente, por el Banco Hondureño del Café (BANHCAFÉ) como fiduciario y por la Tesorería General de la República como fideicomisaria. La autorización para que el Tesorero General de la República compareciera en el contrato de fideicomiso, a nombre del Gobierno de Honduras, fue aprobada por Acuerdo emitido por el Presidente de la República el día 23 de junio, siempre de 1999.

Este fideicomiso ha permitido atender el presupuesto de la Marina que tiene que ver con la seguridad marítima, como la participación en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, la contratación de expertos en la materia y los presupuestos de las capitanías de puerto, las que, junto con los inspectores de bandera, constituyen la columna vertebral para el cumplimiento de las funciones de seguridad marítima de la Institución.

Pero ya ha llegado el momento de adecuar este importante instrumento de la administración de la Marina Mercante a la nueva política. Sus finalidades deben modificarse para incluir en ellas, además de la seguridad marítima, la promoción permanente del registro así como atender, en forma mucho más efectiva, la representación y presencia permanente de la Marina Mercante en la OMI, y,

13.- Finalmente, la ley deberá ser mucho más clara y precisa en cuanto a la forma en que la Marina Mercante deberá cumplir con otras funciones y obligaciones que le impone la actual, me refiero a la arribada forzosa (Título II,

Capítulo VI), al servicio público de salvamento (Título V, Capítulo II), hundimiento de buques (Título V, Capítulo III, Sección Primera), operaciones de desguace (Título V, Capítulo III, Sección Segunda), protección de la libre navegación (Título V, Sección Tercera), reglas a seguir en casos de naufragio (Título V, Sección Cuarta), y al control del tráfico marítimo (Artículo 92, numeral 3).

Para los que no están familiarizados con el tema, la arribada forzosa es “la entrada necesaria del buque a un puerto o lugar distinto al de escala o término previsto para el viaje”. El hundimiento de buques se refiere a las medidas a tomar para evitar el hundimiento de buques en puertos nacionales. El desguace es la desintegración intencional y metódica del buque.

La Marina Mercante no puede cumplir con estas funciones por sí sola, pues su presupuesto no le proporciona los recursos para hacerlo. Sólo podrá desempeñarlas si cuenta con los fondos necesarios y con la colaboración institucional, no simplemente enunciativa o declarativa, de otras instituciones del sector marítimo, como la Fuerza Naval, la Policía Marítima, dependiente del Ministerio de Seguridad o la Empresa Nacional Portuaria.

En caso contrario, como quizás sea lo más conveniente, tales funciones deben ser suprimidas de la ley y trasladadas, si ya no lo están, a otras dependencias del sector marítimo.

Estoy plenamente consciente que para que el Congreso Nacional y aun el Poder Ejecutivo den su parecer favorable a las reformas que estoy proponiendo, se hace necesario que conozcan más a fondo a la Institución.

He aquí, pues, uno de los propósitos que me animaron a realizar este pequeño trabajo, el de dar a conocer con la suficiente amplitud, principalmente a los funcionarios del Gobierno y a nuestros legisladores, la necesidad que existe, si se quiere conservar el registro abierto como fuente de ingresos para el Estado, de modificar a fondo la actual estructura organizativa de la Marina Mercante.

Me he referido en este capítulo únicamente a las reformas que considero más importantes, o quizás más que importantes, indispensables y urgentes. Repito, para concluir, que lo más práctico sea probablemente, en lugar de reformar la ley, emitir una completamente nueva, redactada en forma más sencilla.

CAPÍTULO VII

CONSIDERACIONES GENERALES

I

“El comercio marítimo es una industria internacional multifacética que eventualmente toca a todos en el planeta.”

William O’Neil

CAPÍTULO VII

CONSIDERACIONES GENERALES

I

1.- Narcotráfico y otras actividades ilícitas. 2.- La Organización Marítima Internacional (OMI). 3.- Inversión y burocracia. 4.- Buques pesqueros.

En este capítulo y en el siguiente me referiré a varios temas no mencionados anteriormente, o bien, comentados de manera muy breve:

1.- Narcotráfico y otras actividades ilícitas.- En el mes de marzo del año 2000, el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos detuvo en la ciudad de Miami, Estado de la Florida, cinco embarcaciones de bandera hondureña a las que acusó de estar involucradas en el tráfico de drogas. Las autoridades norteamericanas informaron del hecho al Consulado de Honduras en Miami y éste, en lugar de comunicarlo inmediatamente a las autoridades correspondientes de Honduras, incluyendo, por supuesto, a la Marina Mercante, como me parece que era lo procedente, lo hizo directamente a una radioemisora local, lo que dio lugar al consiguiente escándalo en los medios informativos.

Las investigaciones llevadas a cabo por la Marina Mercante indicaron que los buques capturados se dedicaban habitualmente al tráfico comercial entre Haití y Miami. De los propietarios de los mismos, dos se hallaban domiciliados en la misma Miami y tres en Haití y, finalmente, ninguno de los tripulantes de los barcos era de nacionalidad hondureña.

El único vínculo con Honduras era, por consiguiente, la nacionalidad de los barcos. Naturalmente, esta circunstancia no invalida, ni mucho menos, el daño causado a nuestro país por este infortunado suceso; en todo caso, solamente lo aminora en cuanto a que ni el territorio de Honduras ni ningún hondureño de manera personal tenían que ver con el delito.

Son de sobra conocidas las repercusiones que tuvo la detención de los buques hondureños: una amplia cobertura en los medios de comunicación, acusaciones para la Marina Mercante y para el suscrito, en su carácter de Director General de la Institución, y, por último, una invitación del Congreso Nacional para dar explicaciones a los diputados sobre el caso de narcotráfico en particular y, en general, sobre otros aspectos relevantes del registro abierto de Honduras.

Visto este incidente de manera objetiva, su importancia real es relativamente mínima dado que en los últimos cinco años los buques de nacionalidad hondureña capturados por razones de narcotráfico no llegan a doce, promedio insignificante en relación con una flota de cerca cuatro mil embarcaciones que en ese entonces teníamos inscrita en nuestro registro. Representa menos del uno por ciento, repito, en un período de cinco años. En el año 2000 únicamente fueron detenidos por este delito dos barcos más (además de los cinco de Miami) transportando drogas. No obstante, reitero, no podemos desconocer el hecho de que un solo buque que sea detenido por este delito de lesa humanidad, ocasiona un grave perjuicio a la imagen del país.

¿Qué hacer? Algunos periodistas plantearon que el registro de Honduras debía cerrarse. Efectivamente, podría ser una solución pero, en mi opinión, otras medidas de

carácter preventivo, también drásticas, pueden reducir casi a cero las posibilidades de que tengamos abanderados buques susceptibles de verse involucrados en actividades ilegales, no sólo narcotráfico.

Entre estas medidas está la de trabajar coordinadamente con la DEA de los Estados Unidos y con otras autoridades competentes hondureñas y extranjeras para obtener información sobre antecedentes de detenciones por actividades ilícitas, antes de que el buque sea abanderado en nuestro registro, ello con el propósito de no inscribir ni siquiera naves sospechosas. Esto es perfectamente posible, de hecho ya se está haciendo y, sin duda, nos será de gran utilidad. Sin embargo, estoy completamente seguro que no será ninguna de estas precauciones la que nos garantizará que en el futuro otros barcos hondureños no sean descubiertos transportando estupefacientes o cometiendo otros delitos en el mar.

Después de analizar detenidamente el problema y revisar la experiencia de otros países, con registro abierto o cerrado, he llegado a la conclusión, de cuya certeza estoy absolutamente convencido, que sólo hay un medio seguro o, para decirlo de otra manera, el medio mejor, sino el único que, en mi opinión, existe para poder estar razonablemente confiados en que nuestros buques no se involucrarán en actividades ilegales. Esta solución se halla en la clase de criterios que sigamos para abanderamos buques, en los tipos de embarcaciones que aceptemos en nuestro registro, esto es, en la decisión de la Marina Mercante de únicamente inscribir buques standard.

La razón es bien sencilla, cuando hablamos de un buque estamos hablando de centenares de miles o de millones de dólares y, por supuesto, cuanto más nueva y

más grande es la embarcación, mayor será su precio. Es evidente que no tiene ningún sentido para un narcotraficante, por mucho dinero que tenga, adquirir un barco nuevo, extremadamente costoso, para transportar estupefacientes, sabiendo que quizás en su primer viaje será descubierto y perderá entonces, no solamente la droga, sino también el barco.

Si sólo abanderamos buques standard, tendremos, entonces, barcos más nuevos, de mucho mayor valor y tal vez más grandes, aun cuando sean menos en cantidad que los que tenemos hoy. Pero a menos buques, y más nuevos, menores posibilidades de barcos involucrados en narcotráfico.

He aquí, pues, porqué abanderar únicamente buques standard será un buen negocio para Honduras desde cualquier punto de vista que se vea.

2.- La Organización Marítima Internacional (OMI).- Honduras forma parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), una agencia especializada de las Naciones Unidas, creada en una conferencia de esta organización celebrada en 1948, en la que originalmente se la denominó Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), nombre que se cambió al actual de Organización Marítima Internacional (OMI) en 1982.

El Convenio constitutivo de la OMI entró en vigencia hasta 1958 y la Organización Marítima Internacional (OMI) inició oficialmente sus trabajos en enero de 1959. Actualmente está integrada por 156 miembros más dos asociados. La Organización tiene sus oficinas en Londres, Inglaterra y su asamblea general se reúne cada dos años, en las que se elige un consejo, su órgano ejecutivo, integrado

por 32 miembros. Posiblemente a partir del 2001, una vez que la reforma correspondiente al convenio constitutivo se encuentre en vigencia, el Consejo de la OMI estará compuesto de 40 miembros. La OMI funciona a través de varios comités y subcomités.

La intención de los fundadores de la OMI fue, originalmente, crear una institución internacional encargada de velar exclusivamente por la seguridad marítima. Todavía en 1948, como ahora nuevamente, se hallaban frescos los recuerdos de grandes tragedias marítimas como la del Titanic. Posteriormente la Organización fue ocupándose de otros temas no menos importantes como el de la contaminación del medio ambiente, particularmente la ocasionada por el derrame de hidrocarburos, y la formación y titulación de la gente del mar.

El presupuesto de la OMI en la actualidad asciende a más de 60 millones de dólares anuales y resulta de las aportaciones de los estados miembros calculadas en función de los tonelajes de sus respectivas flotas navales. Los máximos contribuyentes son Panamá, con el 11.65%, Liberia con el 10.62% y Japón con 6.47%. La cuota de Honduras, que ocupa el número 58 de la flota mundial, asciende a un poco más de 100,000.00 dólares anuales. Es importante señalar que el presupuesto de la Organización es financiando principalmente por los países de registro abierto.

La OMI ha aprobado desde su creación más de cuarenta convenios y protocolos y cerca de ochocientos códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima y las demás materias de su competencia. El Congreso de Honduras ha ratificado los siguientes convenios y protocolos:

I.- El Convenio Constitutivo de la OMI de 1948 (OMI Convention).

2.- Las enmiendas al Convenio Constitutivo de 1991.

3.- Convenio SOLAS de 1974, sobre la seguridad marítima y de la vida humana en el que se contemplan toda una gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo.

4.- Protocolo del Convenio SOLAS de 1978.

5.- Convenio de Líneas de Carga de 1966 (Load Lines) sobre las limitaciones de los calados de los buques para el transporte de carga.

6.- Convenio de Tonelaje de 1969 (TONNAGE) estableciendo regulaciones y reglas para uniformar el arqueo o medidas y capacidad de los buques.

7.- Convenio COLRED de 1972 sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes que, entre otros aspectos, obliga a los buques a cumplir con las reglas de separación del tráfico marítimo adoptadas por la OMI.

8.- Convenio CSC de 1972 sobre Seguridad de los Buques Contenedores.

9.- Convenio STCW 1978 sobre Formación y Titulación de Gente de Mar.

10.- Enmiendas al Convenio STCW 78 de 1995.

11.- Convenio Marpol de 1973/78, Anexos I y II sobre las medidas para prevenir la contaminación ocasionada por hidrocarburos, productos químicos y otras sustancias perjudiciales, como basura y aguas sucias.

12.- Anexo V al Convenio Marpol 73/78.

13.- Convenio LC (London Convention) de 1972 sobre prevención de la contaminación marítima por derrame de desechos y otras materias similares.

14. Convenio CLC de 1969 sobre responsabilidad civil causada por daños ocasionados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

Veamos los convenios y protocolos ratificados por otros países de registro abierto: St. Vincent 17, Islas Marshall 36, Libera 32, Chipre 30, Bolivia 12, Bahamas 30 y Panamá 22.

En la última asamblea de la OMI, en noviembre de 1999, el Secretario General informó que la Organización no emitirá, por un tiempo al menos, más convenios. Se tratará ahora de presionar a los países miembros para que cumplan con los mismos. De nada sirve que un país ratifique un convenio y lo incorpore a su ordenamiento jurídico nacional, si no tiene la intención o, lo que quizás es peor, sino no cuenta con los medios o los instrumentos necesarios para cumplir con él.

Hasta el año de 1997, con ocasión de la vigésima primera asamblea general de la OMI, Honduras no solamente no participaba en las asambleas ni en los comités y subcomités, sino que se encontraba en mora en el pago de sus cuotas. A partir de ese año nos hemos puesto al día en la deuda pendiente y la administración anterior participó en la asamblea de noviembre de 1997. Por mi parte, como ya lo he dicho, me hice presente en la asamblea de noviembre 1999.

Dicho sea de paso, en mi principal intervención ante la asamblea manifesté que Honduras no tenía intención de presentarse como candidato al Consejo en la elección de ese año, pero que era muy probable que lo hiciera en la próxima asamblea del 2001, una vez que la comunidad marítima comprobara que estábamos cumpliendo con nuestro compromiso de cambiar radicalmente la imagen internacional de nuestro registro. Si Honduras figura en la lista blanca, como espero, creo que valdrá la pena intentarlo en la asamblea del 2001.

Es absolutamente indispensable, por consiguiente, que Honduras, no solamente se halle siempre al día en el pago de sus cuotas sino que tenga presencia permanente en la OMI, participando en la asamblea y en las reuniones anuales más importantes de los comités y subcomités. Sólo introduciendo cambios de fondo en nuestro registro, como los que hemos mencionado a lo largo de este trabajo, y, al mismo tiempo, dándolos a conocer en los foros internacionales, el más conspicuo de los cuales es la OMI, podremos mejorar el prestigio de nuestro país en la comunidad marítima internacional.

Panamá y otros países de registro abierto mantienen representaciones permanentes de muy alto nivel técnico en la OMI durante todo el año, a un costo cercano o superior a los cien mil dólares anuales. Por nuestra parte, a fin de tener esa presencia, pero a un precio más correspondiente con nuestro presupuesto, diseñamos un esquema para el año 2000, que incluía un funcionario de la Embajada de Honduras en Londres y la asistencia del personal especializado de la Marina Mercante a las tres o cuatro reuniones de ese año, de verdadera importancia para nuestro país.

Sin embargo, ningún proyecto de crecimiento de nuestro registro podrá llevarse a cabo, sino no se toma en cuenta, para un próximo futuro, la apertura de una oficina permanente en el exterior, a la que ya nos hemos referido en otro capítulo, que pueda proporcionar a la Dirección General en Tegucigalpa significativo apoyo para la promoción del registro, así como una eficaz colaboración en el tema de la seguridad marítima, sin olvidar el abanderamiento de buques, siempre, naturalmente, a través de los representantes legales en Honduras de los propietarios de buques.

La Marina Mercante debe destinar un porcentaje no menor del diez por ciento de los ingresos que genera para su promoción internacional. Esto supone, en una primera etapa, una inversión, modesta si se la compara con la que destinan otros países de registro abierto como Panamá, Liberia y Bahamas, de aproximadamente tres millones de Lempiras, o doscientos mil dólares anuales.

En resumen, para que los servicios de abanderamiento que brinda la empresa del Estado de Honduras, que se conoce como Registro Abierto de la Marina Mercante, tengan garantía de calidad, es absolutamente necesario que tengan el visto bueno o sean satisfactorias para la Organización Marítima Internacional. Ya hemos logrado crear en la comunidad marítima y en la propia OMI, por primera vez, un importante grado de credibilidad en nuestro registro. Ahora deberemos probar que esa confianza depositada en nosotros estaba justificada.

3.- Inversión y burocracia. Los gobiernos de todos los países del mundo, creo que sin excepción, son siempre objeto de crítica, particularmente de la empresa privada

por los engorrosos procedimientos que tienen establecidos para prácticamente toda clase de trámites. Aun cuando la verdad es que la burocracia no es patrimonio de los gobiernos, también lo es de muchas empresas. En alguna parte he leído que existen compañías transnacionales que son mucho más burocráticas que cualquier gobierno del mundo.

No obstante, puedo asegurar que lo que yo he estado acostumbrado a llevar a cabo en una semana en la empresa privada, en el gobierno toma no menos de tres meses. Y esto es especialmente cierto cuando se trata, sobre todo, de llevar a cabo licitaciones públicas, que se supone que son las operaciones más transparentes que pueden realizar una institución gubernamental.

Ya he mencionado el caso de la licitación del relleno del terreno que donó a la Marina Mercante la Municipalidad de Omoa para la construcción de la escuela náutica. Y lo mismo ha ocurrido con licitaciones para la simple compra de un vehículo y de una lancha para una capitania de puerto, para que nos sean instaladas líneas telefónicas, para contratar el sistema de calidad ISO 9000, etc.

Para una inversión, siempre por licitación pública, tan importante como es la contratación por un período de un año de una compañía extranjera para la promoción del registro abierto de Honduras, según lo he explicado antes, hemos necesitado cerca de seis meses. ¿Cómo puede ser? Es igual que si una empresa privada, después de haber renovado toda su maquinaria y equipo para sacar un nuevo y mejor producto, y esto lo hubiera hecho en seis meses, ahora el departamento de publicidad le informara que necesita de un año para preparar la nueva campaña publicitaria.

Por supuesto que reconozco que los controles son indispensables en toda institución del Estado, y esto es tan valedero tanto para el gobierno como para la misma empresa privada, pero, sin duda, deberían preverse plazos razonables para determinados gastos o inversiones de las distintas instituciones, de acuerdo con las finalidades para las que han sido creadas. La salud, para el caso, no puede esperar, como tampoco un negocio del Estado como lo es la Marina Mercante.

Con lo anterior quiero decir, una vez más, que una nueva ley de la Marina Mercante debe tomar en cuenta este elemento. Porque, si no hubiere forma legal para proporcionarle a la Institución la flexibilidad que requiere, pues habrá que pensar en transferirla en concesión a la empresa privada o, en última instancia, cerrarla. ¿Por qué no? No tiene sentido tener un negocio y no poder manejarlo como tal.

4.- Buques pesqueros.- Puedo decir que la Marina Mercante de Honduras enfrentó durante mi administración cuatro grandes problemas, a saber,

- a) El de las embarcaciones involucradas en narcotráfico y otras actividades ilícitas.
- b) La posibilidad de que no figuremos en la "lista blanca" de la OMI de los países que cumplen con los requisitos del Convenio STCW 78/95 sobre la formación de marinos, con el riesgo para los marinos hondureños de perder sus empleos.
- c) La construcción del nuevo centro de formación de marinos, y,

- d) El de los barcos de pesca internacionales abanderados en Honduras que pescan atún y otras especies marinas en aguas bajo el control de distintas entidades mundiales encargadas de la preservación del atún.

Ya me he referido a los tres primeros. En cuanto al cuarto, el atún es un pez que, además de más grande y pesado de lo que el común de la gente piensa, no tiene una región o área de los mares determinada para vivir. Se puede decir que constantemente está viajando por todos los mares del mundo persiguiendo sardinas, su alimento favorito, y acompañado de los juguetones delfines.

Precisamente por su naturaleza, viajera por excelencia, en todas partes del mundo se han constituido comisiones para la preservación de este valioso pez, a través de rigurosos controles de las embarcaciones de pesca internacional. Las más importantes son la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT) y la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT). Hasta el mes de septiembre del año 2000 Honduras no formaba parte de ninguna de ellas, por lo que podría decirse, en estricto derecho, que los barcos de bandera hondureña no pescaban ilegalmente en las aguas controladas por estas comisiones.

No obstante, la Marina Mercante y la Dirección General de Pesca han realizado grandes esfuerzos para que los buques hondureños no contravengan estos convenios internacionales. Tomamos, asimismo, la decisión de instar al Ministerio de Relaciones Exteriores a efecto de que Honduras forme parte, al menos, de las Comisiones del Atlántico y del Pacífico, ICCAT y CIAT. A esta fecha el procedimiento de adhesión a dichas comisiones se encuentra en marcha.

En el mes de julio del 2000 el Ministerio de Relaciones Exteriores de Honduras recibió una denuncia de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT), acerca de 101 buques de bandera hondureña reportados pescando atún en contravención a las estipulaciones del convenio correspondiente. Relaciones Exteriores la remitió a la Dirección General de Pesca (DIGEPESCA), quien, a su vez, nos la hizo llegar a la Marina Mercante.

La investigación efectuada arrojó como resultado que de los 101 barcos señalados, 2 se encontraban repetidos los nombres, 17 nunca habían sido inscritos en Honduras y 21 ya habían sido cancelados anteriormente por la Marina Mercante por otras razones, quedando únicamente 61 barcos pesqueros que sí se encontraban inscritos en el Registro de Buques de la Institución. Como medida inmediata, la Dirección General de la Marina Mercante, procedió a la cancelación de estas 61 embarcaciones.

En la Marina Mercante quedaban inscritos 189 buques de pesca internacional, de los cuales 36 fueron cancelados en el mes de octubre del 2000 por otras razones. Mientras tanto, el Japón, los Estados Unidos decidieron prohibir la importación del pez espada capturado por embarcaciones de pesca hondureñas, y la Unión Europea amenazó a Honduras con imponer un embargo sobre todos los productos procedentes de nuestro país.

Así las cosas, la Marina Mercante procedió a la cancelación de la totalidad de las embarcaciones de pesca internacional, sin excepción. En otras palabras, nuestro registro quedó cerrado para tales naves. De ahí en adelante, la Marina Mercante sólo inscribiría en su registro los buques

de pesca que previamente hubieran llenados los requisitos que exige la Dirección General de Pesca (DIGEPESCA) y obtenido una autorización expresa para ser registrados por parte de dicha dependencia.

Una solución drástica, si se quiere, pero que le envía al mundo un mensaje absolutamente claro e indubitable: nuestro país tiene la firme intención de cumplir correctamente con los convenios internacionales sobre preservación de especies marinas.

CAPÍTULO VIII
CONSIDERACIONES
GENERALES
II

“El comercio marítimo es un negocio apasionante, rodeado de muchas falsas creencias, concepciones erróneas y hasta tabus .”

Helmut Sohmen

CAPÍTULO VIII

CONSIDERACIONES GENERALES

II

- 1.- **¿De quién debe depender la Marina Mercante?**
- 2.- **Capitanías de puerto.**
3. **Autoridad Marítima de Panamá.**
- 4.- **Futuro de la Institución.**
- 5.- **¿Debe ser privatizada?**

1.- ¿De quién debe depender la Marina Mercante.- La Dirección General de la Marina Mercante es una institución desconcentrada del Estado adscrita a la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI). El nombramiento de su Director es atribución del Presidente de la República, aunque debe escoger de una terna que le propone la Procuraduría General de la República, lo que me parece totalmente innecesario y que debe suprimirse de una futura legislación.

El Gobierno de Honduras no tuvo en el pasado una concepción muy clara de las finalidades fundamentales de la Marina Mercante. Esto explica que la Institución haya estado adscrita a diferentes ministerios, según el capricho, o el particular interés, de los gobiernos de turno. En el capítulo primero explicamos que la Marina Mercante dependió anteriormente, primero del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación, después de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte, entonces SECOPT, posteriormente de la Secretaría de Economía y Hacienda, más adelante nuevamente del Ministerio de Defensa y Seguridad Pública, a través de la Fuerza Naval, una vez más del Ministerio de Hacienda y Crédito Pública, ahora Ministerio de Finanzas, y actualmente, otra vez lo es de SOPTRAVI.

Algunas personas han sugerido que el registro abierto de la Marina Mercante se unifique o fusione con otros registros, como el de la propiedad, de armas, de aeronaves, de marcas de fábrica, etc., todas en una nueva institución que se estaría creando a iniciativa de la Corte Suprema de Justicia, o bien, que, manteniendo su independencia administrativa, en lugar de depender de un ministerio, lo sea de esta nueva entidad.

La respuesta a la pregunta acerca de la estructura jurídica que más conviene, en definitiva, a la Marina Mercante, dependerá de si el Gobierno considere conveniente mantener el registro abierto de buques. Si en algún momento se piensa en suprimir nuestro registro abierto, entonces las funciones de la Dirección General de la Marina Mercante, en lo que al registro de buques se refiere, serán únicamente de carácter registral. Su función más importante pasaría a ser la formación de marinos y, por consiguiente, la administración de la escuela de marinos.

Si el Gobierno desea mantener el registro abierto, es decir, esta empresa del Estado que es la Marina Mercante, pero explotando al máximo sus posibilidades, deberá reformar a fondo la ley y analizar otras alternativa.

En Panamá, por ejemplo, la Autoridad Marítima es una institución autónoma, y en cuanto a su presupuesto y finanzas, su vinculación es con la Secretaría de Tesoro, el equivalente de nuestro Ministerio de Finanzas.

Pero, como lo vamos a ver más adelante, el tipo de organización que conviene a la Marina Mercante dependerá, fundamentalmente, de la importancia que el país le quiera dar a esta Institución.

2.- Capitanías de Puerto.- Las capitanías de puerto constituyen una especie de brazo, de prolongación de la Marina Mercante, fundamentales para permitirle cumplir en los puertos nacionales con las normas internacionales sobre seguridad de la navegación, la prevención de la contaminación y la titulación de marinos. Las capitanías de puerto tienen a su cargo, entre otras, las funciones de inspeccionar los barcos para asegurarse que la documentación que portan, tanto el mismo buque como su tripulación, se encuentra en regla, que se hallan, además, en buenas condiciones de navegabilidad, así como otorgarles los zarpes, o permisos de salida.

Es a través de las capitanías de puerto, o sus equivalentes, que las autoridades marítimas cumplen con las obligaciones del Estado Rector de Puerto que, como hemos visto, significa el ejercicio del derecho de todo Estado de inspeccionar y verificar el buen estado de todos los buques de bandera extranjera que arriban a sus puertos y cumplan con los convenios internacionales sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación marítima y formación y titulación de gente de mar.

Actualmente, la Marina Mercante de Honduras tiene funcionando once capitanías de puerto, en Puerto Cortés, Roatán, Guanaja, Utila, La Ceiba, Tela, Omoa, San Lorenzo, Puerto Castilla, Amapala y Puerto Lempira.

No obstante, estas capitanías no disponen todavía de instalaciones adecuadas ni del equipo necesario, como lanchas, radios, computadoras, etc. En el año 2001 la Marina Mercante, sin embargo, se propone remediar todas estas deficiencias. Como ya lo hemos dicho, especialmente para los fines relacionados con la seguridad marítima, contamos con los recursos del fideicomiso constituido con el importe

de las tarifas de recuperación por servicios de inspección previstas en el Reglamento que para este efecto emitió el Poder Ejecutivo a través del entonces Ministerio de Hacienda y Crédito Público en 1995.

Tomando en cuenta la importancia de cada puerto, hemos preparado un proyecto de reestructuración a fondo de estas dependencias de la Marina Mercante, que contempla la reducción de las capitanías, propiamente dichas, a cuatro o cinco en los puertos de más movimiento, como Puerto Cortés, Roatán, La Ceiba y en algún puerto del sur del país, pero dotadas de todas las facilidades necesarias para su buen funcionamiento.

En los demás puertos las antiguas capitanías tendrán la categoría de delegaciones de puerto u otra similar. Se desarrollará, asimismo, un plan de capacitación, al más alto nivel que nos sea posible, de los funcionarios de las capitanías y delegaciones de puerto.

3.- Autoridad Marítima de Panamá.- Panamá es, con mucho, el mayor registro del mundo y, como sabemos, es un registro abierto. Por consiguiente, el conocimiento de la estructura de sus instituciones marítimas, particularmente del funcionamiento de su Autoridad Marítima y de su registro abierto, es indispensable, como legislación comparada, para todos los interesados en el tema de la Marina Mercante.

Con fecha 10 de febrero de 1998, el Poder Ejecutivo de Panamá, por Decreto Ley número 7, emitió la Ley de la Autoridad Marítima de Panamá creando una nueva institución autónoma en la que se fusionaron todas las instituciones de Panamá vinculadas al sector marítimo. Así pasaron a formar parte de la nueva Autoridad, la Dirección General de Marina Mercante, la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros

(DIGEPESCA entre nosotros), la Dirección General de Puertos e Industrias Auxiliares (la Empresa Nacional Portuaria entre nosotros) y la Dirección General de Gente del Mar.

A partir de dicha fecha, pues, en Panamá funcionan dos grandes instituciones relacionadas con el sector marítimo, la Autoridad Marítima y la Autoridad del Canal de Panamá, esta última que no podía incluirse en la Autoridad Marítima porque se rige, específicamente, por el Tratado Torrijos-Carter.

La Autoridad Marítima de Panamá tiene como su más importante objetivo la ejecución de la denominada "Estrategia Marítima Nacional". No olvidemos que en Panamá el sector marítimo está inscrito permanentemente en la agenda nacional del gobierno panameño, como yo creo que debiera serlo en Honduras, aunque sólo fuera por la importancia que tienen en nuestro país los marinos, que, dicho sea de paso, es mucho mayor que la que tienen para Panamá, que apenas cuenta con un poco más del millar de marineros.

La Autoridad Marítima, entre muchas otras funciones, tiene las siguientes:

"fija sus propias tarifas por los servicios que prestan sus cuatro Direcciones Generales, promueve la constitución y el desarrollo de empresas privadas o mixtas del Sector Marítimo, mediante el otorgamiento de garantías, arrendamiento de activos o cualquier otro medio. Participa en el capital social de empresas privadas o mixtas mediante la adquisición de acciones u otros valores de las mismas que se establezcan. Puede comprar, vender, arrendar y negociar con bienes de cualquier clase; otorgar concesiones; contratar personal técnico especializado y construir obras y

planificar o ejecutar sus programas de conformidad con las leyes y disposiciones legales vigentes”.

La Junta Directiva de la Autoridad Marítima está integrada, no a la usanza de nuestras instituciones autónomas, sino con un claro criterio técnico, como debe ser. Por lo novedoso de esta conformación de organismos gubernamentales, he creído conveniente transcribir las disposiciones pertinentes:

“Artículo 14.-La Junta Directiva de la Autoridad estará compuesta por siete miembros y sus suplentes, a saber:

1.- Un Ministro del Gabinete designado por el Presidente de la República, quien la preside; en su defecto será reemplazado por el Vice-Ministro del ramo.

2.- El Ministro para Asuntos del Canal; en su defecto, éste será reemplazado por el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá.

3.- Un profesional con conocimiento y experiencia en Derecho Marítimo.

4.- Un empresario con experiencia en el Sector Marítimo.

5.- Un profesional destacado en la formación de recursos humanos para el Sector Marítimo.

6.- Un profesional destacado en Ciencias Náuticas, y

7.- Un profesional destacado en administración de recursos marinos”.

En la estructura orgánica de la Autoridad Marítima se incluye un Consejo Asesor que, a su vez, está compuesto en la forma siguiente:

“Artículo 20.- El Consejo asesor estará integrado por los siguientes funcionarios:

1.- El Sub-Administrador de la Autoridad.

2.- El Secretario General de Ciencia, Tecnología e Innovación (SENACYT) del Ministerio de la Presidencia.

3.- El Director de Organismos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores.

4.- El Director de Asuntos Internacionales del Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.

5.- El Director del Instituto Panameño de Comercio Exterior.

6.- El Presidente de la Cámara Marítima de Panamá.

7.- El Secretario General de una de las organizaciones sociales de trabajadores del mar panameños que a bien tenga sugerir el Ministro de Trabajo y Desarrollo Laboral”.

Finalmente, para ser Administrador y Sub-Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá se requiere, entre otros requisitos:

“poseer título universitario en administración marítima, administración pública, administración de

negocios, relaciones internacionales, derecho, ciencias económicas, ciencias políticas u otro grado universitario similar o equivalente a los títulos mencionados”.

No cabe duda, pues, que Panamá ha hecho un gran esfuerzo para perfeccionar y llevar a un alto grado de desarrollo todas sus instituciones vinculadas al sector marítimo. La concentración de todas ellas en una sola entidad permite suprimir la dualidad de funciones entre las mismas y, como consecuencia, coordinarlas convenientemente para servir mejor a la “Estrategia Marítima Nacional” de Panamá.

También es importante destacar la intención clara del legislador panameño de sustraer de la política tradicional a esta nueva institución y subrayar la naturaleza empresarial del registro abierto de buques, y la integración, eminentemente técnica, de los órganos encargados de la seguridad marítima y de los temas relacionados con el cumplimiento de los convenios internacionales de la OMI.

4.- Futuro de la Marina Mercante de Honduras. Puede decirse que el futuro de la Marina Mercante hondureña dependerá de lo que el Gobierno –y la opinión pública– quieran que la Institución sea finalmente.

He aquí las principales alternativas:

- a) Cerrar el registro y operar únicamente un registro cerrado como lo tienen los demás países de Centroamérica, con excepción de Belice y Panamá. Se acabarán entonces los problemas para la buena imagen internacional del país, por cuanto no tendremos más buques de bandera

hondureña, salvo los casos de barcos nacionales, transportando drogas o cometiendo otros actos ilegales. Pero entonces deberemos también olvidarnos de los ingresos en divisas por registro de buques.

- b) Mantener un registro como el que funcionaba hasta 1998, constreñido a inscribir básicamente barcos viejos y en mal estado, generando pocos ingresos y muchos problemas.
- c) Mantener el registro como está actualmente, con posibilidades de crecimiento limitadas a los esfuerzos que pueda hacer una administración dentro del marco de la ley vigente de 1994. Esto es, sin que se reforme sustancialmente dicha ley, lo que, en definitiva, significa operar un registro abierto de buques con una pequeña, pero aceptable flota de barcos mercantes. Con ingresos moderados tal vez, pero con una buena imagen internacional.
- d) Emitir una nueva ley que permita manejar el registro, cumpliendo estrictamente con los convenios de la OMI, pero, al mismo tiempo, con criterio empresarial y técnico a fin de explotar al máximo el potencial del registro abierto de la Marina Mercante.

Me parece innecesario analizar las tres primeras alternativas, hablan por sí solas. De manera que me voy a concretar a la última, dentro de la cual existen, a la vez, otros dos caminos, el primero, que la nueva ley se limite a proporcionarle a la Marina Mercante, dejándola como está actualmente, los medios legales para poder desempeñarse como una verdadera empresa del Estado. En otras palabras, reformar la ley -o emitir una nueva- más o menos en la forma que señalamos en el capítulo VI de este trabajo.

La segunda vía, si se quiere desarrollar todo el potencial de un registro abierto, supone adoptar un modelo similar al escogido por Panamá en 1998, transformando la Marina Mercante en una poderosa institución autónoma o en un Ministerio de Asuntos Marinos, en ambos casos con dos principales direcciones generales o vice ministerios: el correspondiente a la Dirección General de Marina Mercante para manejar el registro abierto de buques, y el de formación de marinos que tendrá a su cargo la administración y funcionamiento de la escuela de marinos.

Una nueva institución, así concebida, sin duda contará con el apoyo político necesario para llevar adelante todos los cambios que sean necesarios. Pero, a mi parecer, tanto como este apoyo será imprescindible que quienes la dirijan estén compenetrados con la idea de que un registro abierto no es otra cosa que una empresa del Estado que debe manejarse como tal.

5.- ¿Debe ser privatizada la Marina Mercante?
Concluyo este capítulo dando respuesta a una interrogante que se me ha planteado en varias oportunidades ¿debe o puede ser privatizado el registro abierto de la Marina Mercante? La contestación se desprende del significado jurídico del abanderamiento de buques.

No olvidemos que abanderar un buque equivale a otorgarle el derecho de navegar enarbolando el pabellón nacional o, lo que es lo mismo, concederle la nacionalidad hondureña, lo que constituye un acto soberano que sólo corresponde hacerlo al Estado. ¿Puede ser privatizada una empresa del Estado que, por delegación, ejerce actos de soberanía? Me parece que no, pero que sí podría ser concesionada si así se considerare conveniente algún día, como se ha hecho, por ejemplo, con los aeropuertos más importantes del país.

Pero en cualquier esquema, el buen o mal suceso de la Marina Mercante dependerá en última instancia de su máxima autoridad. Esta deberá ser escogida entre personas que llenan los requisitos para este cargo y no por razones políticas. En mi caso particular, el Presidente Flores me nombró, y así me lo expresó, por mi condición de empresario y abogado y no porque tuviera ningún compromiso político conmigo.

CAPÍTULO IX

CONCLUSIONES Y METAS

“Un objetivo sin un plan es un sueño .”

W. J. Reddin

CAPÍTULO IX

CONCLUSIONES Y METAS

Una primera conclusión que considero importante destacar es que, a partir de finales del año 1998 y principios de 1999, la administración de la Marina Mercante a mi cargo (en lo personal, después de haber aprendido lo indispensable sobre la naturaleza y potencial de la Institución) le señaló a ésta una meta claramente definida, a saber, el restablecimiento del prestigio de nuestra bandera ante la comunidad marítima internacional.

Admito, como me lo han expresado muchas veces varios de los representantes legales de propietarios y operadores de barcos, que la Organización Marítima Internacional (OMI) y las grandes potencias marítimas del mundo han hecho grandes esfuerzos, desde siempre quizás, para que los registros abiertos desaparezcan, por lo que el desprestigio que se le atribuye a éstos no proviene sólo de los buques viejos y en malas condiciones que navegan con "banderas de conveniencia", sino también de críticas infundadas y de estadísticas tergiversadas sobre su flota mercante.

Pero igualmente es verdad que en la actualidad, aunque a regañadientes, si se quiere, la OMI como organización, y varios de sus miembros más importantes en lo individual, han terminado por aceptar que los registros abiertos surgieron para quedarse. Que su contribución al abaratamiento de los costos de los fletes del transporte marítimo y, como consecuencia, de los precios de la mayor parte de las mercaderías que se venden y compran en todo

el mundo, es tan decisiva que cerrar estos registros constituiría un durísimo golpe al comercio marítimo internacional.

Teniendo en cuenta esto último, y siendo que nuestro país decidió formar parte de la OMI y como tal ha suscrito todos los convenios internacionales emitidos por esta organización y, más aún, ha ratificado nada menos que 11 de los convenios más importantes y varios protocolos y enmiendas, es evidente que no tenemos otra alternativa que cumplir lo mejor que podamos con los mismos. El respeto que le debemos a nuestra patria debe impedirnos conducir la Marina Mercante al margen de los compromisos que hemos contraído con la comunidad marítima internacional. Actuar de otra forma sería inmoral.

Por otra parte, no debemos olvidar que, por primera vez en la historia, una asamblea de la OMI y el periódico más importante del mundo en asuntos marítimos, han dado el respaldo a nuestro país en sus esfuerzos por rescatar nuestro buen nombre, pero manteniendo siempre su registro abierto de buques. En lo que a mí concierne, lo repito, estoy absolutamente convencido de que vamos por buen camino y que lo único que nos resta es perseverar en él.

¿Qué queda por hacer? Pues mucho más todavía. Y he aquí una segunda importante conclusión. Digamos que hasta ahora hemos transitado la primera parte del camino, pero que es importante saber que tenemos correctamente trazada la ruta al puerto al que nos dirigimos. En la Marina Mercante pensamos que el próximo año 2001 será el año del despegue de la Institución, el año en que quedarán definitivamente sentadas las bases para el logro de sus dos finalidades principales: capacitar en debida forma a nuestros

compatriotas marinos, ayudándoles después a conseguir empleos mejor remunerados, y manejar un buen registro abierto de buques, que goce de la confianza de la comunidad marítima internacional y que signifique ingresos importantes en divisas para nuestra economía.

En concordancia con el trabajo que hemos realizado, resumido en las páginas que anteceden, podemos decir que las principales metas que nos hemos fijado para el año 2001 son las siguientes:

1.- Figurar en la "lista blanca" que eventualmente deberá publicar la Organización Marítima Internacional.

2.- Finalizar la construcción del primer módulo de la escuela marítima de Omoa y preparar el mayor número posible de instructores.

3.- Completar la contratación de inspectores de bandera debidamente calificados, para asegurarnos que todos los barcos de bandera hondureña sean debidamente inspeccionados y cumplan con las obligaciones sobre seguridad marítima, protección del medio ambiente y formación y titulación de gente de mar, asumida por la Marina Mercante en los convenios internacionales de la OMI que ha ratificado.

4.- Reorganizar la estructura actual de las capitanías de puerto de la Marina Mercante para el mejor desempeño de sus funciones y construir para ellas edificios más funcionales y debidamente equipados.

5.- Implantar en Honduras el Estado Rector de Puerto, a fin de que podamos contribuir a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente,

asegurándonos que todos los buques de bandera extranjera que visiten nuestro país se hallen en buen estado para la navegación.

6.- Concluir la tarea de sanear la flota hondureña, en la que deberán permanecer únicamente los buques que demuestren que reciben el debido mantenimiento y que no tienen un mal récord de detenciones.

7.- Realizar las gestiones necesarias ante el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, y ante el Congreso Nacional para que Honduras ratifique otros convenios internacionales que estamos en condiciones de cumplir.

8.- Llevar a cabo la licitación internacional para la concesión a una empresa internacional, con la necesaria experiencia y capacidad en este campo, del manejo de la recolección de los desechos de los barcos, en cumplimiento del Convenio Marpol de la OMI, ratificado el año pasado por nuestro país, sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente.

9.- Realizar la licitación internacional para la contratación de una compañía con experiencia en la promoción internacional de registros marítimos y concluir los estudios sobre la apertura de una oficina permanente en Londres, a fin de institucionalizar la promoción de la Marina de Honduras y hacer más efectiva nuestra participación en la Organización Marítima Internacional.

10.- Colaborar estrechamente con las distintas universidades del país que tengan interés en la creación de maestrías en Derecho Marítimo, y en especialidades navales para las ramas de la ingeniería y la arquitectura, y,

11.- Obtener la certificación de la Marina Mercante de cumplimiento de las normas de calidad ISO 9000.

He dejado por último una aclaración muy importante, aunque estoy seguro que ha quedado implícita en la exposición que he presentado a lo largo de las páginas que anteceden. La consecución de las metas que he dejado señaladas no es una tarea de un año o dos, es de cinco o más años. Ya hemos dicho que a Bahamas le tomó quince años, de 1985 al año 2000, incrementar su flota mercante de cinco millones a treinta millones de toneladas, y el número de buques registrados de trescientos cincuenta a mil quinientos.

Honduras no puede ser la excepción. Se trata de no perder de vista los objetivos principales. De no desanimarse por la lentitud que a veces se observe en el crecimiento de la flota, de resistir la tentación de aumentar los ingresos registrando buques chatarra.

Por otra parte, pienso que ya hemos superado la etapa más difícil, que era tomar la decisión y comenzar a llevarla a la práctica. En el próximo año del 2001 habremos terminado de pasar el río. Estoy convencido de que de allí en adelante el ritmo del mejoramiento, cuantitativo y cualitativo, de nuestro registro de buques, será imparable. Quizás nunca lleguemos a tener un registro como el de Panamá, Liberia o Bahamas, pero, no me cabe duda alguna, que figurará entre los diez primeros -y mejores- del mundo.

Pero hay una meta más. Ya relaté en otro capítulo que en la intervención principal que hice en la 21ª. Asamblea general de la Organización Marítima Internacional en Londres en noviembre de 1999, aclaré que en aquella oportunidad

no buscaríamos para nuestro país un puesto en el Consejo de la OMI, pero que sí lo podríamos hacer en la próxima asamblea del 2001, una vez honrado nuestro compromiso de restablecer el prestigio de nuestro registro abierto.

Piénsese por un momento en el cambio que habría experimentado nuestra Marina Mercante en apenas dos años, habría pasado a ser, de una institución con muy mala imagen internacional, nada menos que a ser miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional. ¿Por qué no?

Para concluir, no sé si el amable lector habrá notado que a lo largo de todo este trabajo en ningún momento he expresado mi criterio personal acerca de si Honduras debe tener registro abierto de buques o no. Pues, aunque no lo crea el lector, la verdad es que no tengo ninguna opinión al respecto. Si se me ordenara el cierre del registro, cumpliría el mandato al instante.

Pero cuando el Presidente Flores me nombró en el cargo, no me dijo que me hiciera cargo de cerrar el registro. He entendido, entonces, que mi misión era la transformarlo en una institución de prestigio y aumentar sus ingresos, y es lo que he tratado de hacer de la mejor manera que soy capaz.

Confío en que este esfuerzo de mi parte sirva a mi propósito: que la Marina Mercante sea mejor conocida por la mayor parte de los hondureños posible y que las autoridades superiores tengan mejores elementos de juicio para tomar una decisión definitiva respecto a su futuro.

Pero si la decisión final es favorable a la permanencia de la Institución, estoy seguro que, con el apoyo necesario, la Marina Mercante, que una vez navegó en mares turbulentos, de ahora en adelante bogará en aguas tranquilas, con buen tiempo y a toda vela.

BIBLIOGRAFÍA

Código de Comercio de 1880

Código de Comercio de 1898

Código de Comercio de 1906

Código de Comercio de 1940

Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de 1943 y sus reformas

Código de Comercio de 1950

Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de 1994. Sus reformas y reglamentos.

Ley sobre el alistamiento de marinos de 1980.

Decreto Ley No. 7 de 1998, que crea la Autoridad Marítima de Panamá.

Derecho Marítimo de S. Hernández Izal.

Estudios de Derecho Marítimo de Ignacio Arroyo.

Jurisprudencia Marítima de Ignacio Arroyo.

El Derecho del Mar de José Cervera Pery.

Noción y Notas del Derecho Marítimo de Fernando Sánchez Calero.

Propuesta de Asesoría Técnica y Soporte Logístico para la Modernización de la Marina Mercante de Honduras preparado por International MarConsult (I.M.C.).

Curso 1999-2000. Master in Shipping Business. Registros Abiertos Por el Doctor Francisco Montero.

Edición Especial.
Se imprimió en los
Talleres de LITHOPRESS Industrial,
Tegucigalpa, M.D.C. Enero 2001

Fotografía de la portada

CHARENTE

Cuadro de pintura atribuido a Frederick Tudgay (1860).
Pertenece a la Colección Memorial de la Marina Mercante Británica.