



Instituto Panamericano de Ingeniería Naval

Instituto Pan-americano de Engenharia Naval

Pan-american Institute of Naval Engineering

XI CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL, TRANSPORTE MARITIMO E INGENIERIA PORTUARIA.

EL ARMADOR Y SUS RELACIONES CON LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACION, LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL Y LA AUTORIDAD MARITIMA.

PAPER N° 27/28

HECTOR ARANCIBIA S.
Ingeniero Naval
Gerente Armatorial C.S.A.V.
CHILE

EL ARMADOR Y SUS RELACIONES CON LAS SOCIEDADES DE
CLASIFICACION, LA ORGANIZACION MARITIMA
INTERNACIONAL Y LA AUTORIDAD MARITIMA

Héctor Arancibia S.
Ingeniero Naval
Gerente Armatorial C.S.A.V.

La Empresa naviera y el Armador en particular se ven inmersos en un universo en el cual, para el cumplimiento de sus funciones, se deben relacionar y coordinar permanentemente, entre otros, con las Sociedades de Clasificación, y las Autoridades Marítimas, las que a su vez actúan controlando el cumplimiento de sus respectivas normas y las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (IMO).

El objetivo de este análisis es mostrar desde el punto de vista del Armador, su relación con los Organismos ya señalados, para el cumplimiento de sus propias y exclusivas funciones y razón de ser de la empresa naviera, que es:

Dar el servicio de transporte de bienes en la comunidad internacional.

De esta manera analizaremos como ve y entiende el Armador a:

Las Sociedades de Clasificación.
La Organización Marítima Internacional (IMO).
La Autoridad Marítima (Administración).

SOCIEDADES DE CLASIFICACION

En cualquier acción que emprenda el hombre hay riesgos de variados tipos involucrados. En el concepto de riesgo marítimo, que es el que nos interesa hay tres grandes grupos:

1. Aquellos que asumen el riesgo a cambio de un pago y éste es el principio de los "seguros",
2. Las personas que están afrontando un riesgo.
Cuando el que asumió un riesgo tiene la mala fortuna de tener que encarar un siniestro, recurre a expertos que lo ayuden a minimizar el costo y a establecer la causa y extensión del daño.
3. Aquellos que están moderando el riesgo.
Indudablemente aquel que asume el riesgo, buscará medios para reducirlo a la vez que el dueño del bien querrá dar garantías de que el riesgo que el entrega es remoto.

En este último grupo prácticamente hemos definido en principio lo que es el quehacer de las Sociedades de Clasificación.

Entendemos entonces a las Sociedades Clasificadoras como entidades que nacen para tasar el riesgo asumido.

Las principales Sociedades Clasificadoras son:

American Bureau of Shipping
Bureau Veritas
Det Norske Veritas
Germanischer Lloyd
Lloyd's Register of Shipping
Nippon Kaiji Kyokai
Polski Regestr Statkow
Registro Italiano Navale
USSR Register of Shipping

Todas ellas son miembros de la IACS (International Association of Classification Societies).

Existen en la actualidad aproximadamente 260 registros de clasificación.

A través de esta asociación, las clasificadoras han acordado estándares mínimos en materias donde los convenios internacionales les permite proveer su propio servicio y utilizar sus experiencias particulares.

Desde que fue establecida, IACS ha acordado un gran número de requerimientos comunes, los cuales han sido incorporados a las reglas de sus miembros, abarcando interpretaciones uniformes de diversas convenciones internacionales y estandarización de requerimientos esenciales como equipos de amarre, cadenas, planchas de acero, etc., donde las diferencias eran anteriormente notables. Los miembros de IACS clasifican alrededor del 90% de la flota mundial. Además aseguran por cuenta de gobiernos mandantes, el cumplimiento de las convenciones internacionales para una gran parte de este tonelaje.

La clasificación norma en general los siguientes aspectos:

- a) El desarrollo de reglas, guías, estándares y criterios para el diseño y construcción de buques, estructuras, materiales, equipos y maquinaria.
- b) La revisión del diseño y la inspección durante y después de la construcción para verificar el cumplimiento de tales reglas, guías y estándares u otros criterios.
- c) La asignación y el registro de clase cuando tal cumplimiento ha sido verificado.

Las reglas y estándares son desarrollados por cada Sociedad y sometidos a sus propios comites conformados por Ingenieros navales, Arquitectos navales, Constructores de Buques, fabricantes de maquinaria, fabricantes de acero, además de personal técnico operativo y científico asociado con la industria marítima mundial, con lo que se pretende asegurar

que resulte realmente representativo de todos los intereses afectados.

Todo lo anterior, conforma a nuestro juicio las tareas clásicas de las Sociedades de Clasificación, pero creemos conveniente señalar nuestra visión de como vemos a estas Sociedades en nuestra calidad de Armadores.

Por una parte, es positivo poder contar con una vasta experiencia acumulada en la revisión de un diseño, también lo es, el poder dar garantías de cumplimiento de normas internacionalmente aceptadas a nuestros embarcadores y aseguradores, desde la concepción y el nacimiento de la nave. Pero, cómo cumplir estos requerimientos sin que interfieran la operación de nuestros buques? Cómo hacerlas compatibles con los requerimientos de los estados de nuestras banderas?

Actualmente, ha sido adoptado lo que se denomina la "Armonización de las Inspecciones"

Una de las medidas importantes del Protocolo 1978 de SOLAS 1974, fue poner en vigencia las Inspecciones Anuales Obligatorias para todo buque de 500 TRG o más y las Inspecciones Intermedias para los petroleros de más de 10 años.

La mayoría de las Sociedades de Clasificación, por años han emitido los certificados de francobordo en representación de la Administración de la bandera, además del certificado de Seguridad de Construcción desde que ellos son requerimiento obligatorio de SOLAS 1960. Algunas Sociedades han hecho coincidir la fecha de validez de estos certificados con la fecha del Special Survey de Clasificación, de modo tal, que si se quiere usar el año de gracia para el Special Survey, el período máximo de validez de 5 años para estos certificados estatutarios también coincida con este período de clasificación extendido. Esto permite hacer coincidir la fecha aniversario del Special Survey para efectuar estas inspecciones, con las de Seguridad de Equipo y Seguridad de Radio. Esto asegura a cualquier armador cumplir con estos requerimientos sin alteraciones significativas a sus compromisos comerciales.

Como la mayoría de los surveys estatutarios, tales como la inspección anual para el equipo de seguridad, la inspección inicial/renovación anual e intermedia para Marpol, han pasado a ser obligatorias, junto con otras para las naves de transportes especiales (químicos y gases), se considera cada vez más importante para las sociedades, armonizar también estas fechas de validez, a objeto de permitirle al armador hacer coincidir inspecciones si así lo desea.

Se puede hacer notar que como el plazo para estas inspecciones es, en suma, de seis meses, el armador no esta obligado a efectuar varios surveys de una sola vez, a pesar que cada día un mayor número de armadores nota que es más económico evitar la duplicidad de la preparación de la inspección y la atención de los inspectores.

Indudablemente cada armador con su departamento técnico decidirá si sus inspecciones las efectúa en ciclo continuo o en ciclo especial, o bien con sistemas de mantención aprobados por la Sociedad Clasificadora y sus correspondientes auditorías.

En lo que se ha querido poner énfasis es que con una buena coordinación de requerimientos de la clasificación con los de una Administración, es factible manejar las exigencias de ambas, sin afectar sensiblemente la operación comercial de la nave.

No pretendemos que los requerimientos, que tutelan tanto las naves como sus tripulaciones sean minimizados tan sólo se pretende, sean racionalizados.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (IMO)

A continuación nos referimos a la Organización Marítima Internacional, IMO.

La Organización Marítima Internacional es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos. Su finalidad es propender al fomento de la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, facilitando la colaboración entre los gobiernos en cuestiones técnicas relativas a la navegación comercial internacional, tratando de alcanzar los más altos niveles posibles en seguridad marítima y eficiencia en la navegación.

IMO sirve de foro para un amplio intercambio de información entre los gobiernos y organismos especializados y, entre sus funciones podemos destacar el exámen de cuestiones técnicas del transporte marítimo para preparar recomendaciones, conferencias, proyectos de convenciones, acuerdos, códigos, resoluciones, etc.

Cumple, además, funciones de Secretaría en relación a instrumentos internacionales (ejemplo: Convenio Internacional sobre Vertimiento de Desechos - London Dumping Covention), y facilita la cooperación técnica entre y para países en desarrollo, a través de asesoramiento y ayuda técnica.

A julio de 1989 los Estados Miembros de IMO son 133, pudiendo serlo cualquier país miembro de las Naciones Unidas. La estructura de IMO está conformada por la Asamblea General, el Consejo, los Comités, Subcomités y Grupos de Trabajo.

Entre los principales convenios podemos destacar el Convenio Internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; el Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966; el Convenio Internacional para prevenir colisiones en el mar, 1965; el Convenio internacional sobre formación, titulación y guardias, 1978; y, el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

Los Convenios contienen disposiciones en el sentido de que los Estados no concedan un trato más favorable, a aquellos buques de países que no son parte del Convenio. Con todo, la primera responsabilidad la mantiene el país de la bandera.

Recientemente, IMO aprobó algunos nuevos instrumentos, a saber: el Protocolo para armonizar, como ya lo mencionamos, las inspecciones de SOLAS y Líneas de carga, el Convenio Internacional sobre Salvataje, y, el sistema Global Marítimo de Emergencia y Seguridad.

Por otra parte, IMO ha tratado de enfrentar el problema de la capacitación de personal embarcado, y especialmente de las Administraciones. Desde 1983 funciona en Malmo la Universidad Marítima Mundial que otorga el grado de Magister en diversas materias como Administración Marítima, Legislación, Inspecciones, etc.

Ultimamente, IMO ha preparado cursos modelos de corta duración (alrededor de 70 en total), para nivel de oficiales y tripulantes, en materias como lavado con crudo, familiarización de buques tanques, Observador de Radar, ARPA, supervivencia, búsqueda y salvamento, control de buques por el Estado del puerto, etc.

Una crítica interesante aduce que las exigencias de IMO son excesivas respecto al entrenamiento a bordo, porque cada día hay menos personal para efectuar los entrenamientos y ejercicios.

RELACION DE IMO CON LOS ESTADOS MIEMBROS

La IMO, por tener su sede en Londres, se relaciona con los Estados Miembros a través de las respectivas embajadas ante el Gobierno del Reino Unido, salvo determinados casos en que ciertos países tienen acreditadas representaciones permanentes. Las embajadas hacen llegar toda la documentación que reciben de IMO a los respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores, quienes las distribuyen a los organismos técnicos de cada país.

Con Chile sucede algo especial, ya que de acuerdo a una determinación del Gobierno de la época en que Chile se hizo miembro de IMO (1972), ratificado posteriormente por la Ley de Navegación de 1978, el Representante del Gobierno de Chile ante IMO es el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Esto le permite al Director General poder dirigirse directamente al Secretario General de IMO. No obstante, casi siempre el Secretario General da sus respuestas a través de la Embajada de Chile en Londres. Aún más, toda presentación que en determinado momento pudiera tener una connotación política o diplomática, que incluya temas como límites, etc., debe ser canalizada a través del Ministerio de Relaciones

Exteriores, por ser éste el único autorizado para llevar la política exterior de Chile.

En más de una oportunidad IMO ha sido duramente criticada por tomar decisiones a nombre de la comunidad marítima internacional. No obstante, vale la pena clarificar que IMO no toma acciones independientemente de sus Miembros. Si hace más o hace menos, es exclusivamente responsabilidad de los Estados Miembros. Algo distinto es la representación de los países en las reuniones, especialmente la de los países en desarrollo, cuyas Delegaciones carecen del apoyo técnico suficiente, a diferencia de las grandes potencias marítimas, a quienes interesa a veces "comercialmente", aprobar determinadas enmiendas.

LA IMO, LA ADMINISTRACIÓN Y LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACION.

IMO se relaciona con las Sociedades de Clasificación, como ya se dijo, a través de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).

Las Sociedades de Clasificación (SC), han sido muy criticadas a través del tiempo. Se dice que existen marcadas diferencias entre los estándares de varias SC, así como internamente dentro de una misma (diferentes criterios de un lugar a otro).

Informes que obran en poder de la IMO, como resultado de inspecciones en puerto, hechas conforme al acuerdo del Memorándum de París (Memorandum of Understanding firmado por todos los países de la Comunidad Económica Europea y al cual adhirió Estados Unidos), indican que muchos buques son detenidos por serias deficiencias, no obstante tener certificados válidos otorgados en fechas recientes por las SC.

IMO cuestiona la dependencia de las SC del Armador, quien es el que llama al Inspector cuando lo cree necesario. Estiman que los buques subestándares siguen navegando al cambiarse de una SC a otra, por falta de un control adecuado. Asimismo, cuestionan el aumento de la delegación de las Administraciones en las SC para dar cumplimiento a los Convenios Internacionales. Sin embargo, si no existiese dicha delegación, el tamaño de las Administraciones sería demasiado grande, rigidizándose el sistema.

Se reconoce, no obstante, que el aporte que hacen las SC a IMO es muy valioso e importante.

Entre algunos factores que inciden en la magnitud de las Administraciones tenemos:

- Los Buques de cabotaje y pesqueros que necesariamente deban ser inspeccionados por la Administración.
- Nivel de experiencia.

- Nivel de control.
- Tipos de bandera (las de registro abierto siempre usarán a las SC).

LA IMO Y LOS ARMADORES

Se puede decir que Armador es la persona o personas cuyo nombre aparece en el registro de la nave. Puede ser el operador / armador o cualquiera que tenga la nave registrada ante la Administración. El Armador trata de usar su buque como una empresa comercial, pero al hacerlo debe cumplir con las legislaciones nacionales e internacionales.

El Armador debe asegurarse que los certificados de seguridad están en orden, que el buque está en buen estado (seaworthy), debidamente tripulado y en condiciones de cumplir las exigencias del viaje que intenta realizar.

El Armador no tiene relación directa con IMO. Todo trámite o contacto debe hacerse a través de la Administración. La otra instancia para que un Armador pueda ser considerado en IMO, es a través de organismos internacionales no gubernamentales, como la Cámara Naviera Internacional o la IACS. Hay un tercer camino, integrando las Delegaciones de los países cuando un tema le sea especialmente de interés. Por supuesto que el ideal sería que una representación de Armadores estuviera siempre presente en las sesiones de IMO para cautelar sus intereses y para colaborar con su asesoría y conocimiento de los temas que se refieren a la Marina Mercante.

LA IMO Y LAS BANDERAS DE REGISTRO ABIERTO

Después de la Segunda Guerra Mundial, el modelo de Armador y de registro cambió; aparecen las banderas de conveniencia o de registro abierto como se les conoce ahora. El punto significativo de los países que ofrecen banderas de registro abierto es que no todos poseen Administraciones Marítimas, pero por supuesto sus buques están clasificados.

El número de buques subestándares crece cada día. Esto ha sido un factor determinante en la baja de los fletes. Se dice que no hay riesgos al operar estos buques, porque los seguros cubren y pagan el casco y la carga. En los últimos 10 años, se han perdido más de 4,000 buques mayores de 100 TRG.

Los reclamos en el mercado de seguros de Londres superaron los 2.8 billones de libras esterlinas.

Algunos se preguntan si no será tiempo que las SC adopten una actitud más realista hacia la seguridad, y no se dediquen a controlar sólo el casco y la maquinaria, sino también la operación segura de las naves.

Por otro lado, los Armadores señalamos, y también con razón, que los buques están llenos de inspectores: casco, carga, clubes, seguros, charterers, Administración, clasificación, etc.

Durante el desarrollo del Seminario sobre buques subestándares realizado en Londres en Marzo último, apareció un concepto nuevo, el del manejo o administración subestándar. En el Reino Unido, hasta antes de la aparición de la ley correspondiente en 1988, se requería que el Armador tuviera un buque seguro, pero no establecía que actuara consecuentemente en su operación (por ejemplo, dotarlo obligatoriamente con tripulaciones calificadas).

El 60% del tonelaje mundial a flote está registrado en banderas de conveniencia. IMO acaba de aprobar una resolución donde se estipula que la Compañía o Empresa debe establecer una política en seguridad y medio ambiente. Se debe entregar personal y recursos para alcanzar los objetivos. Buenas comunicaciones, capacitación, motivación y actitud son consideradas importantes en el manejo seguro de una nave. Debe existir información actualizada de accidentes y deben efectuarse auditorías de seguridad.

Respecto a esta resolución, y en el supuesto que la Administración sea una de esas consideradas "débiles", se han formulado algunas preguntas que aún están sin respuesta:

Qué estándares de seguridad se necesita?

Quién decide si un buque está debidamente tripulado?

Al respecto, hay algunos que piensan que IMO debería introducir algunas exigencias a los Operadores de naves tal como sucede con la aviación comercial, de lo contrario, dicen, la resolución será ineficaz.

LA AUTORIDAD MARITIMA

La Autoridad Marítima, dentro de las funciones que la Autoridad Gubernamental le ha otorgado define su relación con los Armadores en dos áreas generales:

- 1) En el control del tráfico marítimo dentro de las aguas jurisdiccionales.
- 2) En la Administración de los Convenios Internacionales que regulan la actividad marítima comercial.

En el control de tráfico marítimo, la Autoridad dispone normas para la recepción y despacho de naves, practicaaje y pilotaje en aguas interiores, navegación en aguas jurisdiccionales, operación de las naves en puertos, control de los riesgos de contaminación, preservación de la flora y fauna marina, etc.

Como entidad administradora de los Convenios Internacionales vela por el cumplimiento de las normas internacionales establecidas en materia de Líneas de Carga, Seguridad de la vida humana en el mar, transporte de mercancías peligrosas, prevención de abordajes, prevención de la contaminación del mar, etc.

En el caso específico de Chile, las relaciones del Armador con la Autoridad Marítima Nacional están reguladas por la Ley de Navegación de 1978, la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional de 1985 y un sinnúmero de reglamentos complementarios.

La Ley de Navegación abarca entre otras, materias relativas al registro y nacionalidad de las naves, a la navegación, a la propiedad y a las personas que participan en la operación de la nave, al personal embarcado, al orden, seguridad y disciplina abordo, a la Reserva Naval, a los riesgos de la navegación y a la contaminación.

Dicha Ley, de amplísimo contenido, confiere a la Autoridad Marítima una tutela excesiva sobre las actividades portuarias y sobre el transporte marítimo, asignando un sinnúmero de funciones de diverso orden, no fáciles de cumplir sin una organización y recursos humanos y materiales adecuados, lo que a la postre significa un fuerte impacto económico en los propios armadores. Esta situación produce en la práctica, a menudo, efectos contrarios al espíritu de la ley.

La Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional entrega a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, la inspección y vigilancia de la Marina Mercante en lo que respecta a sus aspectos técnicos y al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones la tuición sobre los aspectos comerciales de la misma.

En el área de actividad Marítima y Portuaria correspondería a la Autoridad promover un transporte marítimo seguro y eficiente. Siendo esta actividad propia del sector privado, y siendo el término "eficiente" bastante complejo, parecería más conveniente que la eficiencia la juzgara el sector transporte como en la realidad sucede, y no la Autoridad.

También debe velar por el flujo ordenado de mercancías y pasajeros. Aquí nuevamente, la Autoridad se compromete, pues en el caso del flujo de mercancías, éste es la resultante de un complicado proceso de organización, muy difícil de supervigilar, como no sea por sus propios ejecutores o en el ámbito de los puertos, parte integrante del ciclo de transporte, por la Autoridad Portuaria, cuya función es precisamente esa.

Adicionalmente, el transporte marítimo, como herramienta del intercambio internacional de bienes, está cautelado por otras instituciones gubernamentales afines a la actividad

económica y también por acuerdos internacionales en la materia, lo que implica multiplicidad de controles.

En el área de Seguridad Naviera, la Autoridad se compromete a velar, no sólo por la seguridad, sino por la eficiencia de la Marina Mercante y por su desarrollo.

Si la eficiencia se refiere a la seguridad material de las naves, la Autoridad estaría ejerciendo una facultad específica asignada por la ley. En cuanto a la eficiencia y desarrollo de la Marina Mercante, ellos son producidos por la capacidad y empuje del sector privado y dependen, naturalmente, de las condiciones del comercio mundial, en el cual el transporte marítimo está inserto. Adicionalmente, se puede señalar que la eficiencia del transporte marítimo es un asunto complejo, difícil de medir, aún por quienes son directamente responsables por alcanzarla.

La seguridad material de las naves la cautela la Autoridad, principalmente, a través del Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las naves mercantes y especiales. Este reglamento, aprobado en 1987, ha sido objeto de observaciones por parte de los profesionales del ramo que laboran en el sector, en el sentido que no considera suficientemente el aporte que en esta materia representan las Sociedades Clasificadoras.

Al establecer los requisitos para aprobar la construcción de una nave en el extranjero, la Autoridad exige una excesiva cantidad de antecedentes para revisar técnicamente el diseño en forma previa a su aprobación; revisión que en opinión del sector no podría resultar de mucha utilidad y que podría obviarse si la Autoridad diera fé y endosara la aprobación de la Sociedad Clasificadora, considerando que, después de todo, la mayoría de los adelantos técnicos en materia de construcción de barcos en los últimos 100 años han sido promovidos u originados por estas Sociedades.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que las varias Convenciones Internacionales citadas en el Art. Iero. del reglamento, de las cuales Chile es signatario, reproducen normas y reglas de construcción que estas Sociedades habían recomendado con mucha anterioridad. Especialmente, lo anterior es notorio en la Convención de Líneas de Carga y en la de Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Finalmente, podría agregarse que en el ámbito del transporte marítimo internacional, la seguridad de las naves, para todas los efectos, descansa en la clasificación que le otorga una Sociedad, la que es reconocida mundialmente.

Una duplicación similar, sin mayores ventajas, resulta de la disposición del Reglamento que contempla la inspección de las construcciones en el extranjero. Si el diseño y cálculo han sido aprobados por una Sociedad Clasificadora y la construcción se hace bajo su supervisión, la que es permanente hasta su entrega, no se vislumbra el beneficio que se aportaría enviando Inspectores de la Autoridad en visitas esporádicas.

No sólo tendría un costo adicional sino que obligaría a la Autoridad a mantener una organización de adecuado nivel técnico difícil de justificar, dado el escaso número de nuevas construcciones.

En términos generales, y sin desconocer el valioso aporte que ha significado al desarrollo de la Marina Mercante la participación de la Autoridad, se puede advertir que, en el cabal cumplimiento de sus funciones de Autoridad, interviene excesivamente en aspectos que podría no ser necesario, considerando que es una actividad privada que se desarrolla en un ámbito internacional donde impera la libre competencia siendo, la eficiencia, factor preponderante para los resultados. Esta excesiva intervención no parece proporcionada a los recursos regulares de la Autoridad y puede ir en desmedro de la eficiencia señalada.

Si se compara las leyes de navegación de 1878 y de 1978 no se advierte que las disposiciones de la nueva ley evidencien el progreso de 100 años transcurridos desde la dictación de la primera. Pareciera que la ingerencia de la Autoridad ha aumentado y las relaciones se han rigidizado, en circunstancias que el transporte marítimo internacional y por lo tanto, la Marina Mercante, no sólo han asimilado todos los progresos científicos disponibles y han impulsado nuevas tecnologías etc., más que nada, debido a su carácter de empresa privada, cuyo dinamismo natural coincide con lo más característico del transporte.

Hemos expuesto nuestro punto de vista respecto a cómo percibimos en nuestra calidad de Armadores, a las Sociedades de Clasificación, IMO y la Administración (Autoridad Marítima), la chilena en nuestro caso.

Finalmente, nuestro análisis nos permite sostener que la flexibilización de la Administración por la vía de la delegación, es posible y conveniente en muchos de nuestros países que, de alguna u otra forma, ocupan en lo tecnológico sitaliales equivalentes a los países desarrollados, dadas las modernas naves que tenemos incorporadas en nuestras flotas.