

El pabellón que lo cambia todo: qué es el Estado de bandera y por qué importa a buques mercantes y embarcaciones de recreo

Mar Vicente Lafuente

Mercado Marítimo

Estado de bandera, Registro de buques, Náutica de recreo, Sociedad de clasificación

La bandera de un buque determina qué leyes se aplican a bordo, quién lo inspecciona, en qué condiciones trabaja su tripulación y qué impuestos paga. Este artículo explica qué es el Estado de bandera y cómo se reparte la responsabilidad entre el propio Estado, las sociedades de clasificación y el Estado del puerto. También describe los principales modelos de registro: nacionales, abiertos y especiales. Analiza cómo se mide la calidad de una bandera con las listas del Paris MoU y la situación del pabellón español, que en 2026 registra su flota de transporte más reducida en más de dos décadas. En la náutica de recreo, aborda el auge de la bandera polaca entre propietarios españoles y la elección de bandera en los grandes yates. Por último, repasa los retos actuales, como las banderas falsas y la flota en la sombra, y la respuesta de la OMI y de la Unión Europea.

Grecia es la primera potencia armadora del mundo: sus navieros controlan alrededor del 16% de la capacidad de carga de la flota mundial. Sin embargo, si se mira la bandera que llevan los buques en la popa, los primeros puestos no son de Grecia. Son de **Liberia, Panamá y las Islas Marshall**, tres países que entre los tres registran casi la mitad de la capacidad de carga de la flota mundial (UNCTAD, 2025). Esta paradoja es un buen punto de partida para entender uno de los conceptos más importantes y menos conocidos del mundo marítimo: el **Estado de bandera**.

La bandera de un buque no es un adorno ni un gesto patriótico. Decide qué leyes se aplican a bordo, quién inspecciona el barco, qué condiciones laborales tiene la tripulación, cuántos impuestos se pagan y cómo recibirá a ese buque la autoridad de un puerto extranjero. Esto vale tanto para un granelero de 300 metros como para un velero de 10 metros amarrado en un puerto deportivo de la costa mediterránea.

¿Qué significa que un buque tenga bandera?

Igual que una persona tiene nacionalidad, un buque también la tiene, y se la da su inscripción en el registro de un país. Ese país es el **Estado de bandera**. La *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (UNCLOS por sus siglas en inglés) fija las reglas básicas en tres artículos (Naciones Unidas, 1982).

El artículo 91 dice que cada Estado decide las condiciones para conceder su nacionalidad a los buques, pero que debe existir una “relación auténtica” entre el Estado y el buque. El artículo 92 establece que un buque navega bajo el pabellón de un solo Estado. Si utiliza dos o más según le convenga, puede ser tratado como un buque sin nacionalidad, lo que en alta mar lo deja sin protección jurídica. Y el artículo 94 enumera las obligaciones del Estado de bandera: ejercer de forma efectiva su jurisdicción y control sobre los aspectos administrativos, técnicos y sociales de sus buques.

En la práctica, el buque se comporta casi como una prolongación flotante del territorio del país cuya bandera enarbola. Un contrato firmado a bordo, un accidente laboral o un vertido en alta mar se resuelven, en primer lugar, según las leyes de ese país.

La relación auténtica es el punto más discutido de todo el sistema. La Convención la exige, pero no la define. Esa ambigüedad ha permitido que surjan los llamados registros abiertos, que aceptan buques de propietarios de cualquier nacionalidad.

Tres actores: Estado de bandera, sociedades de clasificación y Estado del puerto

La seguridad de un buque descansa sobre tres pilares que se complementan:

El primero es el **Estado de bandera**, responsable último de que el buque cumpla los convenios internacionales que ese país ha ratificado. Los principales, adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), son estos:

Tabla 1| Convenios internacionales en el marco de la OMI

Convenio	Ámbito
SOLAS (<i>Safety of Life at Sea</i>)	Seguridad del buque: estructura, estabilidad, contraincendios, salvamento, navegación
MARPOL (<i>Marine Pollution</i>)	Prevención de la contaminación por hidrocarburos, basuras, aguas residuales y emisiones
STCW (<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping</i>)	Formación y titulación de la gente de mar
MLC (<i>Maritime Labour Convention</i>)	Condiciones de trabajo y de vida a bordo (convenio de la Organización Internacional del Trabajo)

Fuente: elaboración propia

El segundo pilar son las **sociedades de clasificación**, como Lloyd's Register, DNV, Bureau Veritas o ABS. Son entidades técnicas privadas que aprueban los planos, supervisan la construcción e inspeccionan periódicamente el buque durante toda su vida. Casi ningún Estado tiene inspectores suficientes para revisar por sí mismo miles de buques repartidos por todo el mundo, así que la mayoría delega gran parte de ese trabajo en estas sociedades, que actúan entonces como organizaciones reconocidas. Hay un matiz importante: cuando una sociedad de clasificación emite un certificado SOLAS o MARPOL, lo hace en nombre del Estado de bandera. Se delega el trabajo, pero no la responsabilidad.

El tercer pilar es el **Estado del puerto**. Cuando un buque extranjero entra en un puerto, las autoridades locales pueden inspeccionarlo y, si encuentran deficiencias graves, retenerlo hasta que se corrijan. Es la red de seguridad que compensa los fallos de los Estados de bandera menos rigurosos. En Europa este control se coordina a través del Paris MoU (*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*), un acuerdo firmado en 1982 en el que participan 27 administraciones marítimas europeas y Canadá.

Abanderar un buque mercante

Inscribir un buque en un registro exige reunir una serie de requisitos que varían de un país a otro, pero que suelen seguir el mismo esquema:

Tabla 2 | Requisitos de abanderamiento de buques mercantes

Requisito	Qué se comprueba
Propiedad	Título de propiedad y, en algunos registros, nacionalidad o domicilio del propietario
Baja en el registro anterior	Certificado de cancelación, para evitar la doble inscripción
Certificados técnicos	Certificados SOLAS, MARPOL, de líneas de carga y de clase, emitidos o reconocidos por el Estado
Tripulación	Dotación mínima de seguridad y titulaciones conformes al STCW
Condiciones laborales	Cumplimiento del MLC
Tasas	Derechos de registro inicial y tasas anuales

Fuente: elaboración propia

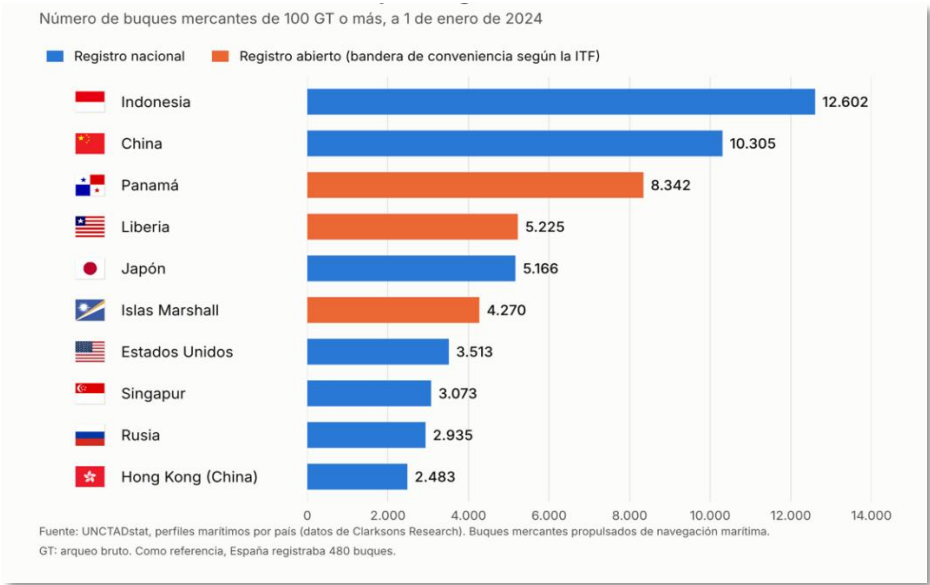
Superados estos pasos, el Estado emite el certificado de registro, que el buque debe llevar siempre a bordo. A partir de ahí empieza la parte menos visible y más exigente: la supervisión continua mediante reconocimientos periódicos, auditorías y respuesta a incidentes.

Los registros pueden agruparse en tres grandes modelos:

- **Registros nacionales tradicionales**, que exigen un vínculo fuerte con el país: propietarios nacionales y parte de la tripulación nacional.
- **Registros abiertos**, también llamados “de libre matrícula” o, en tono crítico, “banderas de conveniencia” (ITF, s. f.). Admiten propietarios de cualquier nacionalidad y ofrecen trámites ágiles, costes reducidos y fiscalidad favorable. Liberia, Panamá o las Islas Marshall son los ejemplos clásicos. El registro liberiano, por ejemplo, se gestiona desde Estados Unidos.
- **Registros especiales o segundos registros**, creados por países tradicionales para competir con los abiertos sin perder sus buques. España tiene el suyo: el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, creado en 1992.

Hay un matiz que conviene tener presente: no es lo mismo la bandera con más buques que la bandera con más capacidad de carga. Si se cuentan los buques uno a uno, encabezan la lista Indonesia y China, seguidas de Panamá (UNCTAD, 2024). Indonesia, China, Japón o Estados Unidos tienen grandes flotas nacionales, con muchos buques pequeños y medianos dedicados al tráfico entre sus propios puertos. Liberia, Panamá y las Islas Marshall, en cambio, registran menos buques, pero mucho más grandes: graneleros, petroleros y portacontenedores de tráfico internacional. Por eso dominan cuando lo que se mide es la capacidad de carga.

Ilustración 1 | Las 10 banderas con más buques registrados



Fuente: elaboración propia a partir de UNCTAD (2024) e ITF (s. f.)

Existe además una figura que a menudo se confunde con una “doble bandera”: el **registro por arrendamiento a casco desnudo**. Un buque inscrito en un país puede, mientras dure un contrato de fletamento sin tripulación, enarbolar temporalmente la bandera de otro. La inscripción original queda en suspenso y el buque sigue teniendo una sola bandera en cada momento.

Cómo se mide la calidad de una bandera

No todas las banderas son iguales a los ojos de un inspector. Cada año el Paris MoU publica una clasificación basada en las inspecciones y retenciones de los tres años anteriores. Las banderas se reparten en tres listas:

Tabla 3 | Clasificación de banderas

LISTA	SIGNIFICADO	CONSECUENCIA PRÁCTICA
BLANCA	Buen historial de inspecciones	Menos inspecciones en puerto
GRIS	Historial intermedio	Atención normal o reforzada
NEGRA	Riesgo alto o muy alto de retención	Inspecciones más frecuentes y exhaustivas

Fuente: elaboración propia

La lista vigente desde julio de 2026 incluye 40 banderas en la lista blanca, 19 en la gris y 10 en la negra (Paris MoU, 2026). España figura en la blanca, igual que los grandes registros abiertos como Liberia, Panamá, las Islas Marshall o Malta. Esto desmiente un tópico muy extendido: hoy, ser un registro abierto no es sinónimo de baja calidad. Los peores resultados se concentran en pequeños registros con escasa capacidad de supervisión.

Para un armador, la posición de su bandera tiene consecuencias económicas directas. Una bandera de lista negra significa más inspecciones, más retrasos en puerto, primas de seguro más altas y menos interés de los fletadores. A escala de los Estados, la OMI completa este control con auditorías obligatorias a sus miembros desde 2016, para verificar que cumplen de verdad sus obligaciones como Estados de bandera.

El caso español

La **flota mercante de bandera española** atraviesa un momento delicado. Según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE, 2026), a 1 de enero de 2026 la flota mercante de transporte contaba con 84 buques y 1,7 millones de toneladas de arqueado bruto. Es la primera vez en más de dos décadas que baja de los 2 millones, y en solo cinco años ha perdido 26 buques. La cifra aumenta si se cuentan también remolcadores, buques de apoyo y otros barcos de servicio, pero el núcleo de buques que transportan mercancías y pasajeros es mucho más reducido. La mayor parte de esa flota de transporte está inscrita en el Registro Especial de Canarias.

Las navieras españolas no han desaparecido: muchas operan buques con otras banderas europeas o con registros abiertos. ANAVE resume el diagnóstico en una frase: "el pabellón español no es competitivo" (ANAVE, 2026). Señala como causas la carga administrativa, la lentitud de los trámites y la falta de previsibilidad normativa frente a registros europeos como Malta, Portugal (Madeira) o Chipre, y reclama una modernización del registro canario.

El debate no es solo económico. Una flota propia es un activo estratégico para garantizar el abastecimiento, mantener empleo marítimo cualificado y tener voz en los foros internacionales donde se deciden las normas del sector.

La náutica de recreo: mismo principio, otras reglas

La bandera también importa en la náutica de recreo, aunque el marco cambia bastante. Los grandes convenios laborales y de formación, como el MLC o el STCW, no se aplican en general a una embarcación de uso privado. Aquí pesan más la normativa nacional, la fiscalidad y la comodidad administrativa.

En España las embarcaciones de recreo se inscriben en la lista séptima del Registro de Buques (España, 2010) y deben pasar inspecciones técnicas periódicas, conocidas como ITB. En los últimos años, sin embargo, miles de propietarios españoles han optado por una bandera que hace poco habría resultado exótica: la polaca (Diario Bahía de Cádiz, 2021). Los motivos son claros. El **registro polaco** es permanente, no exige renovaciones, tiene costes reducidos y no obliga a pasar la ITB española. Como Polonia es miembro de la Unión Europea, la embarcación navega con total normalidad por aguas

españolas. Otros países, como Bélgica o Países Bajos, han endurecido sus registros para los no residentes, lo que ha concentrado aún más la demanda en Polonia.

Conviene, eso sí, desmontar un mito habitual: cambiar de bandera no exime de los impuestos españoles. Según la normativa fiscal española (España, 1992), el impuesto de matriculación, del 12 % para embarcaciones de recreo de más de 8 metros, se aplica a las embarcaciones que naveguen en aguas españolas y con propietarios residentes en España, sea cual sea su bandera. La bandera polaca puede simplificar los trámites, pero no es un atajo fiscal.

En el otro extremo están los grandes yates. Para estas embarcaciones, la elección de bandera es una decisión estratégica en la que pesan el uso previsto (privado o chárter comercial), la zona de navegación, la nacionalidad de la tripulación y la estructura de propiedad. Dominan las banderas del llamado Red Ensign Group, que reúne a los registros británicos y de sus territorios (como las Islas Caimán), junto con las Islas Marshall y Malta (ALG, s. f.; Yachtway, 2026).

Ilustración 2 | Las banderas más habituales en la náutica de recreo



Fuente: elaboración propia a partir de ALG (s. f.) y Yachtway (2026)

Los retos actuales: banderas falsas y flota en la sombra

El sistema de banderas afronta hoy uno de sus mayores desafíos. Entre abril de 2025 y abril de 2026, la OMI identificó 529 buques que navegaban con **banderas falsas** (Maritime Executive, 2026; Puente de Mando, 2026): buques que decían pertenecer a un registro sin estar inscritos en él. Unos 40 Estados han visto cómo se utilizaba su bandera sin autorización.

Este fenómeno está muy ligado a la llamada "**flota en la sombra**": buques viejos, con seguros dudosos y propietarios opacos, que cambian de bandera una y otra vez para eludir sanciones internacionales, sobre todo en el transporte de petróleo. Según la

UNCTAD (2025), a comienzos de 2025 los buques sancionados tardaban la mitad de tiempo que antes en cambiar de bandera. El riesgo es claro: un petrolero sin un Estado de bandera que responda por él es un desastre medioambiental en potencia.

La **comunidad internacional** ya está reaccionando. En abril de 2026, el Comité Jurídico de la OMI aprobó las primeras directrices internacionales sobre registro de buques (Maritime Executive, 2026), que piden a los registros comprobar mejor quién está detrás de cada barco antes de aceptarlo. La Unión Europea, por su parte, ha endurecido las obligaciones de sus Estados miembros como Estados de bandera con la Directiva 2024/3100 (Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea, 2024): más inspecciones, inspectores mejor formados y certificados electrónicos antes de julio de 2027, con un portal europeo único en 2028.

Mucho más que un trozo de tela

Elegir bandera es una decisión técnica, económica y reputacional. Para un **armador** determina costes, inspecciones y acceso a mercados. Para un **Estado** es una herramienta de soberanía, de empleo y de influencia. Para un **propietario** de una embarcación de recreo puede ser una cuestión de comodidad administrativa, siempre que sepa qué obligaciones conlleva.

Lo que no cambia es el principio de fondo: detrás de cada bandera debe haber un Estado capaz y dispuesto a responder por su buque. Cuando ese vínculo se debilita, el riesgo no lo asume solo el armador, lo asumen la tripulación, el medio ambiente y todo el sistema marítimo.

Referencias bibliográficas

ALG. *The yacht registration market: main drivers for the choice of the flag state* [s. f.]. Disponible en: <https://www.alg-global.com/blog/maritime/yacht-registration-market-main-drivers-choice-flag-state> [Consultado 13-10-2026].

ANAVE. *La flota mercante de transporte bajo pabellón español, por debajo de los 2 millones de GT por primera vez en más de dos décadas*. Editorial. Boletín Informativo de ANAVE [marzo 2026]. Disponible en: https://anave.es/wp-content/uploads/2026/03/editorial_bia0326.pdf [Consultado 13-10-2026].

DIARIO BAHÍA DE CÁDIZ. *Polonia se convierte en el destino favorito para abanderar barcos* [9 noviembre 2021]. Disponible en: <https://www.diariobahiadecadiz.com/el-resto-del-mundo/polonia-se-convierte-en-el-destino-favorito-para-abanderar-barcos> [Consultado 13-10-2026].

ESPAÑA. *Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales*. Boletín Oficial del Estado, núm. 312, 29 de diciembre de 1992. Texto consolidado. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/1992/12/28/38/con> [Consultado 13-10-2026].

ESPAÑA. *Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en una lista séptima del Registro de matrícula de buques*. Boletín Oficial del Estado, núm. 269, 6 de noviembre de 2010. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2010/11/05/1435> [Consultado 13-10-2026].

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF). *Flags of Convenience* [s. f.]. Disponible en: <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-convenience> [Consultado 13-10-2026].

MARITIME EXECUTIVE. *IMO passes major reform of ship registration process* [26 abril 2026]. Disponible en: <https://maritime-executive.com/article/imo-passes-major-reform-of-ship-registration-process> [Consultado 13-10-2026].

NACIONES UNIDAS. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* [1982]. United Nations Treaty Series, vol. 1833, p. 3. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf [Consultado 13-10-2026].

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (PARIS MoU). *Paris MoU WGB flag performance list 2025* [en línea]. [2026]. Disponible en: <https://parismou.org/year-report/year-report-2025/performance-lists/>

PARLAMENTO EUROPEO y CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. *Directiva (UE) 2024/3100 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, por la que se modifica la Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento*. Diario Oficial de la Unión Europea, L, 2024/3100, 16 de diciembre de 2024. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3100/oj> [Consultado 13-10-2026].

PUENTE DE MANDO. *La OMI identifica 529 buques con bandera falsa y de ellos 356 sin clasificación oficial* [24 febrero 2026]. Disponible en: <https://www.puentedemando.com/alerta-onu-buques-bandera-falsa/> [Consultado 13-10-2026].

UNCTAD. *UNCTADstat: maritime profiles* [2024]. Datos de Clarksons Research. Disponible en: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/591/index.html> [Consultado 13-10-2026].

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2025: staying the course in turbulent waters* Ginebra: Naciones Unidas, [2025]. eISBN 978-92-1-159177-4. eISSN 2225-3459. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf [Consultado 13-10-2026].

YACHTWAY. *Best flag state for a yacht: a complete guide for 2026* [2026]. Disponible en: <https://knowledge.yachtway.com/knowledge-center-articles/best-flag-state-for-a-yacht-a-complete-guide-for-2026> [Consultado 13-10-2026].

Pharos 39.0

Valenciaport Knowledge Hub

| www.pharos390.com
| info@pharos390.com