

NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



LIMITADO

E/CEPAL/L.152

6 Abril 1977

ORIGINAL : INGLES

CEPAL

Comisión Económica para América Latina

Código Universal de Buques: Una Proposición

Preparado por el Programa de  
Transporte Marítimo OEA/CEPAL

77-4-916



## 1. Introducción

Durante la última década ha habido una creciente preocupación en la comunidad internacional por el enorme costo impuesto al comercio mundial por la necesidad de proporcionar información a los intereses comerciales y a las autoridades nacionales acerca de las transacciones mercantiles, incluyendo los aspectos del transporte. Además del costo de producir cada año miles de millones de documentos relacionados con el comercio, con gran repetición de la misma información en diferentes documentos, el atraso en disponer de la documentación a menudo demora el movimiento o la entrega de las mercancías mismas y es una fuente de costo adicional para los importadores, exportadores y transportistas.

En respuesta a este problema, muchos organismos de la familia de Naciones Unidas, así como otras organizaciones nacionales e internacionales, han desarrollado programas de facilitación destinados a simplificar la documentación y los procedimientos del comercio y del transporte. Uno de los más antiguos y exitosos de tales programas es el del Grupo de Trabajo de Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional de la Comisión Económica para Europa (CEPE).

Entre las medidas consideradas por el Grupo de trabajo para reducir el costo de preparar y distribuir información sobre el comercio y el transporte, se encuentra la aplicación de las técnicas modernas de procesamiento de datos y el empleo de las telecomunicaciones para reemplazar la tradicional transferencia física de documentos. A fin de obtener las ventajas integrales de estas técnicas, se requiere de códigos para las palabras usadas más frecuentemente en las transacciones de comercio internacional. Obviamente, la utilidad de un determinado código será mucho mayor si es aceptado universalmente.

/En vista

En vista de la naturaleza eminentemente técnica del trabajo en esta área, el Comité para el Desarrollo del Comercio de la CEPE, en su vigésima sesión (diciembre de 1971) acordó establecer un Grupo de expertos en Procesamiento Automático de Datos y Codificación como un órgano subsidiario del Grupo de trabajo de Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional <sup>1/</sup>. Durante la primera sesión del Grupo de expertos, en enero de 1972, se examinaron los códigos relacionados con datos contenidos en los documentos de comercio exterior y se recomendó que se pidiera a otras organizaciones información y asistencia para preparar códigos internacionales normalizados. Con respecto a un código para nombres de naves, se sugirió que la organización idónea de quien obtener apoyo era la Cámara Internacional de la Navegación (ICS) <sup>2/</sup>.

En la séptima sesión del Grupo de expertos (mayo de 1974), el representante de la ICS informó que su organización había estudiado el problema y recomendaba que se usara como código para el nombre del buque el distintivo de llamada de radio <sup>3/</sup>.

El documento preparado por la ICS en apoyo de su recomendación <sup>4/</sup> establece que actualmente se requiere el nombre del buque en casi todos los documentos relativos a expedición de la carga y que para todos los

- 
- 1/ ECE: Report of the Group of Experts on its first session, TRADE/WP.4/107, 28 January 1972, párrafo 3.
  - 2/ ECE: Report of the Group of Experts on its first session, TRADE/WP.4/107, 28 January 1972, párrafo 24.
  - 3/ ECE: Report of the Group of Experts on its seventh session, TRADE/WP.4/GE.1/14, 8 July 1974, párrafo 39.
  - 4/ ECE: Coding of ship's name (Note by the International Chamber of Shipping), TRADE/WP.4/GE.1/R.40, 8 August 1974.

/mensajes codificados

mensajes codificados que los reemplazarán se necesitaría un código de buques. Antes de seleccionar el distintivo de llamada como código apropiado, la ICS examinó la posibilidad de emplear ya sea el número oficial del buque, establecido por las autoridades nacionales de matrícula, o el número de procesamiento de datos del Lloyd's Register of Ships.

Desde 1974, no se ha formulado ninguna objeción seria a la idea de usar el distintivo de llamada como un código adecuado (aunque no sea ideal) para nombres de buques. Sin embargo, se ha hecho mención repetidamente en las reuniones del Grupo de expertos a la conveniencia de modificar el distintivo de llamada y de incorporarle el Código de países Alpha-2 de la ISO <sup>5/</sup>.

El Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL ha examinado detenidamente la selección de un código apropiado para nombres de buques <sup>6/</sup>. Si bien concuerda con la recomendación de emplear como código el distintivo de llamada, el Programa ha identificado una serie de problemas relacionados con las normas empleadas para asignar el distintivo de llamada y con el mantenimiento de la lista internacional de distintivos de llamada, que en la forma actual dificultarían su empleo como código de buques. El presente documento tiene el propósito de sugerir maneras de solucionar, con la colaboración de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, dichos problemas.

---

<sup>5/</sup> ECE: Report of the Group of Experts on its seventh session, TRADE/WP.4/GE.1/14, 8 July 1974, párrafo 40; ECE: Report of the Group of Experts on its ninth session, TRADE/WP.4/GE.1/18/Rev. 1, 16 June 1975, párrafo 20.

<sup>6/</sup> Para otros trabajos del Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL en el campo de la codificación, véase Código de Puertos, E/CN.12/L.108/Add.1, abril 1975, y Suplemento al Código de Puertos, E/CN.12/L.108/Add.2, setiembre 1975.

## 2. Criterios para seleccionar un código de buques:

Resulta importante que se empleen criterios apropiados para seleccionar el tipo de código que se usará para el nombre de los buques, ya que deberán asignarse más de 60 000 códigos. Entre estos criterios, revisten especial importancia los siguientes:

- (a) el código debe ser único, sin posibilidad de que el mismo código sea asignado a más de un buque;
- (b) el código mismo debe entregar información; específicamente, debería ser posible identificar el país de registro del buque a través del código mismo. Adicionalmente, el código debería indicar las características generales del buque, lo cual sería extraordinariamente útil en los casos en que haya varios buques del mismo nombre dentro del propio país. Esta información también permitiría una distribución selectiva de las listas de códigos a usuarios con distintos intereses;
- (c) el código debería ser tan corto como posible y, si es factible, mnemónico a fin de hacerlo más fácil de recordar;
- (d) en lo posible debería usarse un código existente, a fin de simplificar el problema del mantenimiento y divulgación del código.

De acuerdo con los tres primeros criterios, un código de buques ideal debería estar formado por seis caracteres. Los dos primeros caracteres serían alfabéticos e identificarían el país de registro; el Código de países Alpha-2 de la ISO se usaría para este propósito. El tercer carácter - un número indicativo de la clasificación general y del rango de tonelaje del buque - podría ser uno de los siguientes:

1 Buque mercante hasta de 499 toneladas de registro bruto (TRB)

/2 Buque

- 2 Buque mercante de 500 a 5 999 TRB
- 3 Buque mercante de 6 000 a 19 999 TRB
- 4 Buque mercante de 20 000 a 70 000 TRB
- 5 Buque mercante de más de 70 000 TRB
- 6 Barco pesquero
- 7 Embarcación de recreo
- 8 Buque de guerra
- 9 Otros buques oceánicos: barcos de servicio oficial, buques de rescate, etc.
- 0 Naves auxiliares: remolcadores, embarcaciones de bahía, etc.

Los tres últimos caracteres serían alfabéticos y se seleccionarían entre las letras más significativas del nombre del buque. Así, el "Atlantic" podría tener los códigos siguientes, dependiendo de las características generales del buque y de su país de registro:

- NL 1 ATL si es un buque mercante holandés de 494 TRB
- LB 4 ATL si es un granelero liberiano de 27 029 TRB
- US 6 ATL si es un barco pesquero americano
- GB 7 ATL si es un yate británico
- CA 0 ATL si es un remolcador canadiense

A pesar de la aparente fuerza de atracción de un código de este tipo, tiene la desventaja de no cumplir con el cuarto requisito, esto es de ser un código existente. La creación y mantenimiento de un código enteramente nuevo sería extraordinariamente difícil si no imposible, considerando el propósito que debería cumplir el nuevo código. Además, un código del tipo descrito encontraría el problema de los cambios en los nombres del buque bajo el mismo registro, de modo que muchos códigos perderían pronto su vínculo mnemotécnico. Por estas razones, la búsqueda de un código de buques debería empezar por examinar los códigos existentes asignados a la flota mercante mundial.

### 3. Actuales códigos de buques

En los informes preparados por la ICS sobre códigos para nombres de buques, se describen y analizan tres códigos actualmente existentes y usados ampliamente: el Número de Procesamiento de Datos del Lloyd's Register, el Número Oficial del buque y el Distintivo de llamada de radio. Cada uno de ellos será examinado a continuación en relación con los criterios para seleccionar un código para nombres de buques.

- (a) Número de Procesamiento de Datos del Lloyd's Register. Este es un número único de siete dígitos asignado por el Lloyd's Register, que se mantiene invariable a lo largo de la vida del buque. El Register of Ships 1976-77 del Lloyd's contiene unos 60 000 buques, incluyendo los buques clasificados por el Lloyd's Register y en lo posible todos los demás buques mercantes de 100 o más toneladas de registro bruto. En los últimos años, los dos primeros dígitos corresponden al año de notificación al Lloyd's Register, mientras que el séptimo es un dígito de control. Los cuatro dígitos interiores son asignados cronológicamente cada año a medida que se reciben las notificaciones.

Aunque tiene la ventaja de ser único, el número no entrega ninguna información que pudiera ser útil para un código de nombres de buques. Por lo tanto, sería necesario anteponerle al número asignado por el Lloyd's Register el Código de países Alpha-2 de la ISO y posiblemente también un dígito indicando las características generales de la nave, lo cual resultaría en un código alfanumérico de diez caracteres. Podría haber también preocupación sobre la conveniencia de adoptar un código basado en el trabajo comercial de una sola sociedad clasificadora.

/(b) Número



(b) Número oficial del buque. Es el número asignado por la autoridad nacional de registro a los buques bajo su bandera. Sus características varían considerablemente de país a país, según puede verse en los siguientes ejemplos:

- (i) Canadá, Chipre, Reino Unido y Estados Unidos de América: seis dígitos
- (ii) India, Japón, cuatro a seis dígitos
- (iii) Brasil, Taiwan, Turquía: cuatro dígitos
- (iv) Chile, Francia, Grecia, Liberia: tres o cuatro dígitos
- (v) URSS: la letra M y cinco dígitos
- (vi) Cuba: la letra C seguida por cuatro dígitos y terminando con la letra B
- (vii) Kuwait: las letras KT y cuatro dígitos
- (viii) Perú: las letras OO y cuatro dígitos
- (ix) Israel, Portugal: dos letras y tres dígitos
- (x) Corea del Sur: dos letras y cinco dígitos
- (xi) Venezuela: cuatro letras y cuatro dígitos

Son pocos los países cuyos números oficiales de buques exceden de seis caracteres, así es que en casi todos los casos podría crearse un código de buques anteponiéndole los dos caracteres del Código de países Alpha-2 de la ISO para indicar el país de registro y un dígito para señalar las características generales del buque, formando así un número único compuesto de nueve caracteres alfabéticos. Si bien el mantenimiento del código resultante sería relativamente fácil a nivel nacional (ya que presumiblemente las autoridades nacionales conocen perfectamente qué buques están registrados bajo sus respectivas banderas), a nivel internacional la compilación, mantenimiento y distribución del código sería muy difícil y costosa para la organización que asumiera la tarea.

/ (c) Distintivo

(c) Distintivo de llamada de radio. Es un código alfabético o alfanumérico de cuatro, seis o siete caracteres asignado por las autoridades nacionales de acuerdo a normas establecidas por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). La UIT publica anualmente (en francés, inglés y español) y mantiene al día a través de suplementos periódicos, el Nomenclátor de estaciones de barco con las estaciones en orden alfabético de los nombres de los buques, independiente del país de registro. La decimosexta edición del Nomenclátor, fechada en enero de 1976, incluye 65 682 estaciones de barco: 4 052 equipadas con instalaciones radiotelegráficas, 35 086 con instalaciones radiotelefónicas y 23 546 con ambos tipos de instalaciones. La distribución por clasificación general de buques es como sigue:

Buques mercantes	9 919
Embarcaciones de recreo	3 964
Barcos pesqueros	3 681
Buques de guerra	3 324
Barcos de servicio oficial	880
Buques fluviales	288
Buques de rescate	245
Buques cuya clasificación general no ha sido notificada	<u>43 381</u>
	65 682

En vista que se está considerando la adopción del distintivo de llamada de radio de la UIT (TSH) <sup>2/</sup> como un código universal para nombres de buques, se hace necesario examinar en detalle sus características y divulgación.

(i) Estructura del distintivo de llamada. El distintivo de llamada (TSH) es de largo variable, mientras los códigos adecuados para procesamiento automático de datos deben ser, en lo posible, de extensión fija.

<sup>2/</sup> Para abreviar, se usa la sigla TSH (telegrafia sin hilos), empleada comunmente a bordo de los buques de países latinoamericanos para el distintivo de llamada de radio.

El TSH no contiene en sí mismo ninguna información, excepto el país que tiene jurisdicción sobre la estación, el que presumiblemente casi siempre coincide con el país de registro del buque. Además, la identificación del país está inserta en el TSH de manera completamente arbitraria sin relación a ningún otro código de países, lo que refleja el enorme incremento en el número de estaciones de barco para las cuales no se hizo provisión adecuada cuando se diseñó la estructura original del TSH. Como resultado, actualmente se asignan diferentes series de caracteres alfanuméricos a un mismo país (véase cuadro 1): ocho series a la URSS, siete series a Francia y Reino Unido, cuatro a Estados Unidos de América, etc. A la República de Liberia, por ejemplo, se le han asignado provisionalmente las siguientes series: A8A-A8Z, D5A-D5Z, ELA-ELZ, SLA-SMZ, 6ZA-6ZZ.

Finalmente, el TSH no indica las características del buque que lleva la estación pertinente. Esta parece ser una omisión importante, ya que los requerimientos de una misión de rescate para socorrer o auxiliar una embarcación de 25 trb son muy diferentes de los que se necesitan para un buque de 25 000 trb.

(ii) Información contenida en el Nomenclátor de estaciones de barco. En el cuadro 2 se presenta una página de muestra del Nomenclátor de estaciones de barco. Si bien el Nomenclátor cumple los propósitos para los cuales fue diseñado, no resulta satisfactorio para usarse como código de nombres de buques ya que no indica el tonelaje de registro neto (o el tonelaje de porte bruto). La única información respecto del buque es la presentada en la columna 5, en que se muestra la clasificación general e individual del buque empleando el código que se reproduce en el cuadro 3. Por su parte, este código tiene serios defectos; por ejemplo, se dan códigos separados para buque de carga a granel, barco de carga, carga seca, buque de carga general, transporte de granos, transatlántico,

## Cuadro 1

## CUADRO DE ATRIBUCIÓN DE SERIES INTERNACIONALES DE DISTINTIVOS DE LLAMADA

(N.º 747 del Reglamento de Radiocomunicaciones (edición de 1976) (modificado de conformidad con el N.º 749 de este reglamento))

Series de distintivos	Atribuidas a	Series de distintivos	Atribuidas a
AAA-ALZ	Estados Unidos de América	JAA-JSZ	Japón
AMA-AOZ	España	JTA-JVZ	Mongolia (República Popular de)
APA-ASZ	Pakistán	JWA-JXZ	Noruega
ATA-AWZ	India (República de)	JYA-JYZ	Jordania (Reino Hachemita de)
AXA-AXZ	Australia	JZA-JZZ	Indonesia (República de)
AYA-AZZ	Argentina (República)	KAA-KZZ	Estados Unidos de América
A2A-A2Z <sup>1)</sup>	Botswana (República de)	LAA-LNZ	Noruega
A3A-A3Z <sup>1)</sup>	Tonga (Reino de)	LOA-LWZ	Argentina (República)
A4A-A4Z <sup>1)</sup>	Omán (Sultanía de)	LXA-LXZ	Luxemburgo
A5A-A5Z <sup>1)</sup>	Bhután	LYA-LYZ	Lituania
A6A-A6Z <sup>1)</sup>	Emiratos Árabes Unidos	LZA-LZZ	Bulgaria (República Popular de)
A7A-A7Z <sup>1)</sup>	Qatar (Estado de)	L2A-L9Z <sup>1)</sup>	Argentina (República)
A8A-A8Z <sup>1)</sup>	Liberia (República de)	MAA-MZZ	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
A9A-A9Z <sup>1)</sup>	Bahrein (Estado de)	NAA-NZZ	Estados Unidos de América
BAA-BZZ	China (República Popular de)	OAA-OCZ	Perú
CAA-CEZ	Chile	ODA-ODZ	Libano
CFA-CKZ	Canadá	OEA-OEZ	Austria
CLA-CMZ	Cuba	OFA-OJZ	Finlandia
CNA-CNZ	Marruecos (Reino de)	OKA-OMZ	Checoslovaquia (República Socialista)
COA-COZ	Cuba	ONA-OTZ	Bélgica
CPA-CPZ	Bolivia (República de)	OUA-OZZ	Dinamarca
CQA-CRZ	Portugal	PAA-PIZ	Países Bajos (Reino de los)
CSA-CUZ	Portugal	PJA-PIZ	Antillas Neerlandesas
CVA-CXZ	Uruguay (República Oriental del)	PKA-POZ	Indonesia (República de)
CYA-CZZ	Canadá	PPA-PYZ	Brasil (República Federativa del)
C2A-C2Z <sup>1)</sup>	Naúru (República de)	PZA-PZZ	Surinam
C3A-C3Z <sup>1)</sup>	Andorra	P2A-P2Z <sup>1)</sup>	Papua Nueva Guinea
C4A-C4Z <sup>1)</sup>	Chipre (República de)	QAA-QZZ	(Abreviaturas reglamentarias)
C5A-C5Z <sup>1)</sup>	Gambia (República de)	RAA-SMZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
C6A-C6Z <sup>1)</sup>	Bahamas (Commonwealth de las)	SAA-SRZ	Suecia
C7A-C7Z <sup>1)</sup>	Organización Meteorológica Mundial	SSA-SSM	Polonia (República Popular de)
C8A-C9Z <sup>1)</sup>	Mozambique (República Popular de)	SSN-STZ	Egipto (República Árabe de)
DAA-DTZ	Alemania	SUA-SUZ	Sudán (República Democrática del)
DUA-DZZ	Filipinas (República de)	SVA-SZZ	Egipto (República Árabe de)
D2A-D3Z <sup>1)</sup>	Angola	S2A-S3Z <sup>1)</sup>	Grecia
D4A-D4Z <sup>1)</sup>	Cabo Verde (República de)	S6A-S6Z <sup>1)</sup>	Bangladesh (República Popular de)
D5A-D5Z <sup>1)</sup>	Liberia (República de)	TAA-TCZ	Singapur (República de)
D6A-D6Z <sup>1)</sup>	Comoras (Estado de las)	TDA-TDZ	Turquía
EAA-EHZ	España	TEA-TEZ	Guatemala
EJA-EJZ	Irlanda	TFA-TFZ	Costa Rica
EKA-EKZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	TGA-TGZ	Islandia
ELA-ELZ	Liberia (República de)	THA-THZ	Guatemala
EMA-EOZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	TIA-TIZ	Francia
EPA-EQZ	Irán	TJA-TJZ <sup>1)</sup>	Costa Rica
ERA-ERZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	TKA-TKZ	Camerún (República Unida del)
ESA-ESZ	Estonia	TLA-TLZ <sup>1)</sup>	Francia
ETA-ETZ	Etiopía	TMA-TMZ	Centroafricana (República)
EUA-EWZ	Bielorrusia (República Socialista Soviética de)	TNA-TNZ <sup>1)</sup>	Francia
EXA-EZZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	TOA-TQZ	Congo (República Popular del)
FAA-FZZ	Francia	TRA-TRZ <sup>1)</sup>	Francia
GAA-GZZ	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	TSA-TSZ <sup>2)</sup>	Gabonesa (República)
HAA-HAZ	Húngara (República Popular)	TTA-TTZ <sup>1)</sup>	Túnez
HBA-HBZ	Suiza (Confederación)	TUA-TUZ <sup>1)</sup>	Chad (República del)
HCA-HDZ	Ecuador	TVA-TXZ	Costa de Marfil (República de la)
HEA-HEZ	Suiza (Confederación)	TYA-TYZ <sup>1)</sup>	Francia
HFA-HFZ	Polonia (República Popular de)	TZA-TZZ <sup>1)</sup>	Bénin (República Popular de)
HGA-HGZ	Húngara (República Popular)	UAA-UQZ	Mali (República del)
HHA-HHZ	Haiti (República de)	URA-UTZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
HIA-HIZ	Dominicana (República)	UUA-UZZ	República Socialista Soviética de Ucrania
HJA-HKZ	Colombia (República de)	VAA-VGZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
HLA-HMZ	Corea (República de)	VHA-VNZ	Canadá
HNA-HNZ	Iraq (República de)	VOA-VOZ	Australia
HOA-HPZ	Panamá (República de)	VPA-VSZ	Canadá
HQA-HRZ	Honduras (República de)	VTA-VWZ	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
HSA-HSZ	Tailandia	VXA-VYZ	India (República de)
HTA-HTZ	Nicaragua	VZA-VZZ	Canadá
HUA-HUZ	El Salvador (República de)	WAA-WZZ	Australia
HVA-HVZ	Ciudad del Vaticano (Estado de la)	XAA-XIZ	Estados Unidos de América
HWA-HYZ	Francia	XJA-XOZ	México
HZA-HZZ	Arabia Saudita (Reino de)	XPA-XPZ	Canadá
H3A-H3Z <sup>1)</sup>	Panamá (República de)	XQA-XRZ	Dinamarca
IAA-IZZ	Italia y Territorios en fideicomiso		Chile

<sup>1)</sup> Atribución provisional con arreglo al número 749 del Reglamento de Radiocomunicaciones (edición de 1976).<sup>2)</sup> Atribución provisional de la media serie TSN-TSZ con arreglo al número 749 del Reglamento de Radiocomunicaciones (edición de 1976).

Quadro 1 (cont.)

Series de distintivos	Atribuidas a	Series de distintivos	Atribuidas a
XSA-XSZ	China (República Popular de)	4ZA-4ZZ	Israel (Estado de)
XTA-XTZ <sup>1)</sup>	Alto Volta (República del)	5AA-5AZ	Libia (República Árabe)
XUA-XUZ	Khmer (República)	5BA-5BZ <sup>1)</sup>	Chipre (República de)
XVA-XVZ	Viet-Nam (República de)	5CA-5GZ	Marruecos (Reino de)
XWA-XWZ	Lao (República Democrática Popular)	5HA-5HZ <sup>1)</sup>	Tanzania (República Unida de)
XXA-XXZ	Portugal	5JA-5KZ	Colombia (República de)
XYA-XZZ	Birmania (República Socialista de la Unión de)	5LA-5MZ	Liberia (República de)
YAA-YAZ	Afganistán (República de)	5NA-5OZ <sup>1)</sup>	Nigeria (República Federal de)
YBA-YHZ	Indonesia (República de)	5PA-5QZ	Dinamarca
YIA-YIZ	Iraq (República de)	5RA-5SZ <sup>1)</sup>	Malgache (República Democrática)
YJA-YJZ	Nuevas Hébridas (Condominio franco-inglés)	5TA-5TZ <sup>1)</sup>	Mauritania (República Islámica de)
YKA-YKZ	República Árabe Siria	5UA-5UZ <sup>1)</sup>	Niger (República del)
YLA-YLZ	Letonia	5VA-5VZ <sup>1)</sup>	Togolesa (República)
YMA-YMZ	Turquia	5WA-5WZ <sup>1)</sup>	Samoa occidental
YNA-YNZ	Nicaragua	5XA-5XZ <sup>1)</sup>	Uganda (República de)
YOA-YRZ	Rumania (República Socialista de)	5YA-5ZZ <sup>1)</sup>	Kenya (República de)
YSA-YSZ	El Salvador (República de)	6AA-6BZ	Egipto (República Árabe de)
YTA-YUZ	Yugoslavia (República Socialista Federativa de)	6CA-6CZ	República Árabe Siria
YVA-YYZ	Venezuela (República de)	6DA-6JZ	México
YZA-YZZ	Yugoslavia (República Socialista Federativa de)	6KA-6NZ	Corea (República de)
ZAA-ZAZ	Albania (República Popular de)	6OA-6OZ	Somali (República Democrática)
ZBA-ZJZ	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	6PA-6SZ	Pakistán
ZKA-ZMZ	Nueva Zelanda	6TA-6UZ	Sudán (República Democrática del)
ZNA-ZOZ	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	6VA-6WZ <sup>1)</sup>	Senegal (República del)
ZPA-ZPZ	Paraguay (República del)	6XA-6XZ <sup>1)</sup>	Malgache (República Democrática)
ZQA-ZQZ	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	6YA-6YZ <sup>1)</sup>	Jamaica
ZRA-ZUZ	Sudafricana (República)	6ZA-6ZZ <sup>1)</sup>	Liberia (República de)
ZVA-ZZZ	Brasil (República Federativa del)	7AA-7JZ	Indonesia (República de)
2AA-2ZZ	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	7JA-7NZ	Japón
3AA-3AZ	Mónaco	7OA-7OZ <sup>1)</sup>	Yemen (República Democrática Popular del)
3BA-3BZ <sup>1)</sup>	Mauricio	7PA-7PZ <sup>1)</sup>	Lesotho (Reino de)
3CA-3CZ <sup>1)</sup>	Guinea Ecuatorial (República de la)	7QA-7QZ <sup>1)</sup>	Malawi
3DA-3DM <sup>1)</sup>	Suazilandia (Reino de)	7RA-7RZ <sup>1)</sup>	Argelia (República Argelina Democrática y Popular)
3DN-3DZ <sup>1)</sup>	Fidji	7SA-7SZ <sup>1)</sup>	Suecia
3EA-3FZ <sup>1)</sup>	Panamá (República de)	7TA-7YZ <sup>1)</sup>	Argelia (República Argelina Democrática y Popular)
3GA-3GZ	Chile	7ZA-7ZZ	Arabia Saudita (Reino de)
3HA-3UZ	China (República Popular de)	8AA-8IZ	Indonesia (República de)
3VA-3VZ	Túnez	8JA-8NZ	Japón
3WA-3WZ	Viet-Nam (República de)	8OA-8OZ <sup>1)</sup>	Botswana (República de)
3XA-3XZ	Guinea (República de)	8PA-8PZ <sup>1)</sup>	Barbada
3YA-3YZ	Noruega	8QA-8QZ <sup>1)</sup>	Maldivas (República de las)
3ZA-3ZZ	Polonia (República Popular de)	8RA-8RZ <sup>1)</sup>	Guayana
4AA-4CZ	México	8SA-8SZ	Suecia
4DA-4IZ	Filipinas (República de)	8TA-8YZ	India (República de)
4JA-4LZ	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	8ZA-8ZZ	Arabia Saudita (Reino de)
4MA-4MZ	Venezuela (República de)	9AA-9AZ	San Marino (República de)
4NA-4OZ	Yugoslavia (República Socialista Federativa de)	9BA-9DZ	Irán
4PA-4SZ	Sri Lanka (Ceilán) (República de)	9EA-9FZ	Etiopía
4TA-4TZ	Perú	9GA-9GZ	Ghana
4UA-4UZ	Organización de las Naciones Unidas (ONU)	9HA-9HZ <sup>1)</sup>	Malta
4VA-4VZ	Haiti (República de)	9IA-9JZ <sup>1)</sup>	Zambia (República de)
4WA-4WZ	Yemen (República Árabe del)	9KA-9KZ	Kuwait (Estado de)
4XA-4XZ	Israel (Estado de)	9LA-9LZ <sup>1)</sup>	Sierra Leona
4YA-4YZ	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	9MA-9MZ	Malasia
		9NA-9NZ	Nepal
		9OA-9TZ	Zaira (República del)
		9UA-9UZ <sup>1)</sup>	Burundi (República de)
		9VA-9VZ <sup>1)</sup>	Singapur (República de)
		9WA-9WZ <sup>1)</sup>	Malasia
		9XA-9XZ <sup>1)</sup>	Ruandesa (República)
		9YA-9ZZ <sup>1)</sup>	Trinidad y Tobago

Cuadro 2

## Descripción de las estaciones de barco

Nombre del barco	Distintivo de llamada	Número de llamada selectiva	País	Instalaciones auxiliares	Clase de estación	Naturalaleza del servicio	Horas de servicio	Bandas frecuent. radiotelegrafía	Bandas frecuent. radiotelefonía	Tasa por palabra radiotelegramas, liquidador ctas.	Tasa por 3 minu. radiotelefonías y líquida. ctas.	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
ALICE-C. ALICE D. ALICE J.	C682008 HO2949 WZHS688		BAH PNR USA		PL YM 980	992	HX H24 HX	T TUV TUV	40 980		F	*SMITH NEWMAN 24827 PURITAN DETROIT MICH48239 *ALICE M-III MAMERTO MANAQAQ
ALICE M-3 ALICE MARIA PINA	DUIY IJJL		PHL			99	HX HX	Z U	20 40		B2	
ALICHER NAVOI ALICHERO ALICIA/HCAI	UOYN IIDS HCAI		URS EOA PNR	(1)		99	HX HX HX	XZ KX T	40 40 40		B2	
ALICIA/HO2788 ALICUDI/ADA ALICUDI/IPND	HO2788 IADA IPND				NS NS	99	HX HX	X T	40 40		B2	
ALIDADE/FADE ALIDADE/TMKE ALI DAVI	FADE TMKE TCAI		TUR			99	HX HX		40		210	EX TCAF2
ALIELDA ALIGLIO ALIGOK	IKZP INPD OYNH		DNK			99	HX HX HX		40 40		B3 B3 B3	
ALIGRADO ALISCHIA ALIKI/SVOC	IRMB INBP SVOC		GRC	(1)		99	HX HX HX	XZ T TUV	40 40 40		B2 B3 400	EX FRECCIA AZZURRA DEL SUD POTHOS SHIPPING CO. EX CHIOS BELLE J.KIPSAHIS
ALIKI/SV2070 ALIKI J.P.	SV2070 SVUJ		GRC GRC		Pa Pa	99	HX HX	Z T	40		400	EX GIANDOLA
ALIKRATOR ALILAORO PRIMO ALILAORO SECONDO ALILITA	8WJG HO2334 IKAP IOAP WZY2892		GRC GRC PNR USA	(1)		99	HX HX HX HX	XZ TUV TUV T	40 40 40 40		B2 B2 B2 B2	*MEIER WILLIAM 400 EAST ELM ST MASON MICH48854
ALIMURI ALINA/ALINA ALINA/SV3268	IJLP SV3268		POL GRC		MM	99	HX HX	T T	40		B2 A1 400	*ALINA EX ALINA/SVAZ
ALINAPOLI ALINDA ALINE	IJIB QBZU XXJX		G	(1)		99	HX HX HX	XZ T TV	40 40 40		B3 A3 B3	
ALINKA ALINGATH ALINTA	YIAP ELYG		POL IRL LBR	(1)	GV	99	HX HX	V V	40		A1	*ALINKA
ALIOCHA ALIOI ALIOTH	OSYT USSN SB2384		BEL URS CYP	(1)	PL	99	HX HX HX	V UV V	40 40 40		1 3 3	
ALIPROCIADA ALIS ALISA	ILFP TYJE GRIE		G	(1)		99	HX HX HX	T T TUV	40 40 40		B3 B2 A3	EX FIP
ALISEO/ ALISEO/IPDG ALISIA	IPDG		POL		GV	99	HX HX HX	T TU	40 40		B2 B2 A1	*TUR249.2 KMZ *ALISIA
ALISIOS ALISORRENTO ALISPAN PRIMO	QAPT ZCKA ITNI		PRU	(1)		99	HX HX HX	XZ U	40		B3 B3	
ALISPAN SECONDO ALISPAN TERZO ALISSIA	ITNX ITDA IY2452			(1)		99	HX HX HX	T T T	40 40 40		B3 B3 B2	
ALISTAIR HARDY ALITRIC ALITRIESTE	VRQG SELE IPWF		HKG CYP	(1)		99	HX HX HX	XZ XZ T	40 40 40		A1	EX ALILAORO TERZO
ALIVESUVIO ALI WAY ALIYA	ILEV IXKI 4QQF		CLN	(1)		99	HX HX HX	V TV TU	40 40 40		B2 B2 B2	
ALIZE/FUZQ ALIZE/XDWH AL JABIRIAH	FUZQ IXDWH BKCO		F KWT	(1)	PL SV	99	HX HX HX	V TUV V	40 40 40		B2	
ALJAR ALJER 4	BDYT WY4333		E USA		MM	99	HX HX	XZ T	40		F	*ALJER IV #GOODMAN JEROME, 9300 WEST BAY HARBOR BAY HARBOR ISLAN FLA 33184
ALJEZUR AL JUBAIL 2 ALJURAN ALK/DAG283 ALK/DBHM	CSMM 9V2474 CBL2027 QAB283 DBHM		POR SNG BAH D	(1)	FV PL	99	HX HX HX HX	T T V V	40 40 40		13 283 1	*AL JURAIL II GEORG FEMNER,LEMMWERDER LO WASSER-SCHIFFFAHRTSAMT LUEBECK
ALK/DFTY ALK/IIAC	DFTY IIAC		D		MM	99	HX HX	T T	40 40		C1 B2	LUEBECK FRIEDRICH WOLTER,DRDCHTERSEN
ALK/LAOF ALK/PAHX ALK/DKAN	LAOF PAHX DKAN		NOR HOL O	BC1	MM NE PL	99	HX HX	XZ V	40 40		C1	
ALKA/LZRI ALKA/YTDA AL-KADISIAH	LZRI YTDA 9KCE		BUL YUG KWT	(1)	SV	99	HX HX HX	XZ TUV V	40 40 40		C1	
ALKAID/HHZR ALKAID/HO8489 ALKAID 2	HHZR HO8489 HP2085		HTI PNR PNR		CGI Ca Yat	99	HX HX	TUV V	40 40		1 #	*ALKAID II # 1200
ALKAIDS ALKENE	SXZH DVGO		GRC PHL	(1)	CGI Ca Ca	99	HX HX HX	XZ V T	40 40 20		3 13 3	

Fuente: UIT, Nomenclátor de estaciones de barco, 16a. ed., Ginebra, 1976.

### Cuadro 3

## SIMBOLOS QUE SE UTILIZAN PARA DESIGNAR LA CLASE DE LOS BARCOS

#### Clasificación general

FV	Buque de la flota pesquera	NS	Barco de la Marina de Guerra
GV	Embarcación de un servicio oficial	PL	Embarcación de la flota de recreo
MM	Buque de la flota mercante	SV	Embarcación de salvamento
NF	Embarcación fluvial		

#### Clasificación especial

Acy	Overcraft	Hyd	Buque planero
Aux	Buque auxiliar	Icc	Rompehielos
Avi	Aviso	Ins	Buque de vigilancia
Bar	Gabarra	Lan	Langostero
Blk	Buque de carga a granel	Lou	Lugre
Bln	Ballenero	Mor	Bacaladero
Bls	Barco para colocar boyas	Mou	Minador
Bta	Buque factoría	Mtb	Buque a motor
Ca	Barco de carga	Nvp	Naviplano
Cab	Buque de cabotaje	Oil	Petrolero
Cbl	Buque cableero	Osc	Buque oceanográfico
Cgt	Guarda-costas	Osv	Buque-estación oceánica
Cha	Chalana	Pa	Buque de pasaje
	Barcaza	Paq	Transatlántico
Chr	Bou	Ph	Barco pesquero
Cit	Buque tanque	Pha	Buque-faro
Coa	Carbonero	Phr	Buque para el servicio de faros
Con	Porta-contenedores	Phs	Guarda pesca
Cor	Corbeta	Ple	Plataforma
Cro	Crucero	Plt	Embarcación de prácticos
Ctr	Balandro	Pmp	Buque contra incendios
Des	Destructor	Pmx	Carga y pasaje
Dmn	Dragaminas	Pon	Pontón
Drg	Draga	Pta	Portaaviones
Dry	Carga seca	Pth	Portahelicópteros
Dun	Ketch	Ram	Barco de recuperación
Eco	Buque escuela	Rav	Buque de suministros
Esc	Buque escolta	Roc	Romperrocas
Exp	Buque de exploración	Slo	Balandra
	Buque de investigación	Smn	Submarino
Fbt	Transbordador	Srv	Patrullero
Fps	Buque patrullero rápido	Tho	Atunero
Frg	Buque frigorífico	Tpg	Transporte de gas licuado
Frm	Buque meteorológico	Tpo	Buque mineralero
Fri	Fragata	Tpt	Transporte
Fru	Buque frutero	Tra	Tramp
Gen	Buque de carga general	Tug	Remolcador
Gol	Goleta	Tvh	Transporte de vehículos
Grc	Transporte de granos	Vdo	Lancha
Grf	Grúa-flotante	Vdt	Hidroala
Gs	Buque de guerra	Vlr	Velero
Hop	Barco hospital	Yat	Yate

Fuente: UIT, Nomenclátor de estaciones de barco, 16a. ed., Ginebra, 1976.

tramp, etc., de modo que la asignación de un sólo código en el mejor de los casos es arbitraria. La combinación de los defectos de la clasificación individual más la ausencia de información sobre el tonelaje del buque resulta especialmente seria, en vista de la duplicidad de nombres de los buques en el Nomenclátor, un problema que se analiza más adelante.

(iii) Mantenimiento internacional del Nomenclátor de distintivos de llamada. No obstante los tremendos problemas de mantener una lista que contiene más de 65 000 códigos individuales, el servicio suministrado por la UIT a nivel internacional es espléndido. La edición de diciembre de 1975, por ejemplo, difiere de la publicada en marzo de 1975 en más de 31 000 líneas de información nuevas, modificadas o canceladas. Sin embargo, como la información publicada por la UIT proviene enteramente de las administraciones nacionales, la lista internacional puede ser solamente tan actualizada y exacta como los datos suministrados.

(iv) Mantenimiento nacional de la lista de TSH. Un examen superficial del Nomenclátor de estaciones de barco muestra que el mantenimiento de los distintivos de llamada es deficiente a nivel nacional. Un problema evidente de inmediato, por ejemplo, es que existen miles de nombres repetidos en el Nomenclátor: considerando solamente la letra "A" hay 152 nombres repetidos, comprendiendo 433 buques, en diez países de registro (véase apéndice A).

Si se analizan en detalle los nombres repetidos, se observan importantes diferencias entre el Nomenclátor de estaciones de barco y el Register of Ships del Lloyd's (véase apéndice B), especialmente la inclusión en el Nomenclátor de buques que no aparecen en el Lloyd's Register. Aunque algunas diferencias pueden atribuirse al hecho que el Register of Ships del Lloyd incluye solamente buques mercantes de más de 100 toneladas de registro bruto, resulta evidente que algunos buques no han sido eliminados oportunamente del Nomenclátor de estaciones de barco cuando han sido transferidos a otra bandera de registro



o retirados del servicio. El cuadro 4 compendia los resultados del análisis de los nombres repetidos presentados en los apéndices A y B.

#### 4. Proposición para un código de nombres de buques

De la descripción hecha en el capítulo anterior se desprenden una serie de conclusiones sobre los códigos de buques existentes. En primer lugar, el proyectado Código de Nombres de Buques debería basarse en el Distintivo de Llamada, tanto porque todos los barcos mercantes cuentan con él como porque la UIT proporciona excelente mantenimiento a nivel internacional a través de la publicación del Nomenclator de estaciones de barco. En segundo término, las normas que se usan actualmente para asignar distintivos de llamada no son apropiadas para un código universal de buques, debido a la manera confusa en que se identifica el país de registro y a la falta de identificación de las características del buque dentro del código mismo. En tercer lugar, el mantenimiento de la lista de distintivos de llamada a nivel nacional es deficiente, primordialmente porque no siempre las autoridades nacionales saben cuando un distintivo de llamada particular debe ser dado de baja o no notifican a la UIT las eliminaciones. Por último, presumiblemente es más difícil llevar al día a nivel nacional el TSH que el número oficial del buque, porque muchos países exigen al buque el pago de una tasa anual para mantener su registro.

Sobre la base de estas cuatro conclusiones, se propone que la UIT adopte nuevas normas para asignar el distintivo de llamada que lo harían más apropiado para usarse como código de buques. A la vez, se propone que las autoridades nacionales que asignan el TSH de acuerdo con las normas de la UIT utilicen el número oficial del buque como parte del

Cuadro 4

Comparación de nombres repetidos en el Nomenclátor de estaciones de barco de la UIT con el Register of Ships 1976-77 del Lloyd

<u>País</u>	<u>Nombres repetidos</u>		<u>Nº de buques con nombres repetidos</u>		<u>Nombres repetidos en UIT que no aparecen en Lloyd's</u>	<u>Nombres repetidos en UIT y no repetidos en Lloyd's</u>
	<u>UIT</u>	<u>Lloyd's</u>	<u>UIT</u>	<u>Lloyd's</u>		
Grecia	64	37	214	106	10	17
EE.UU.	42	-	125	-	38	4
URSS	19	7	40	16	6	6
Argentina	8	-	16	-	6	2
Alemania (R.F.)	7	4	16	8	1	2
Japón	6	6	12	12	-	-
Panamá	2	-	4	-	-	2
Países Bajos	1	1	2	2	-	-
Italia	1	-	2	-	-	1
Corea (Rep.)	<u>1</u>	<u>-</u>	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1</u>
	151	55	433	144	61	35

Fuente: Preparado por el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL sobre la base del Nomenclátor de estaciones de barco, UIT, 16a. edición, Ginebra, 1976, y Register of Ships 1976-77, Lloyd's Register of Shipping, Londres, 1976.

/TSH. Finalmente,

TSH. Finalmente, se propone que las autoridades nacionales que asignan el número oficial del buque adopten nuevas normas a nivel nacional que harían este número más apropiado para usarse como parte del TSH. Si esta proposición tripartita fuera adoptada existiría un sólo código universal que satisfaría simultáneamente las necesidades comerciales y administrativas tanto a nivel nacional como internacional. Los beneficios de tal posibilidad son claramente suficientes para justificar la acción concertada para alcanzarla.

El código propuesto consiste de siete - o posiblemente ocho - caracteres alfanuméricos. Tal como en el código descrito en el capítulo 2, los dos primeros caracteres corresponden al Código de países Alpha-2 de la ISO (reproducido en el apéndice C) e indican el país de registro del buque (el que presumiblemente coincide con el país que tiene autoridad reglamentaria sobre la estación del barco), mientras el tercer carácter es un dígito que indica las características generales del buque. Los cuatro - o posiblemente cinco - caracteres restantes se toman del Número Oficial del buque. En el caso de países cuyo número oficial del buque está compuesto actualmente por la cantidad de caracteres requerida para completar el TSH, se incorporará el Número Oficial sin variación. Si el actual Número Oficial tiene menos de los caracteres requeridos, simplemente se le anteponen caracteres simbólicos. Si el Número Oficial del buque excede la extensión requerida, se eliminan los caracteres que sea necesario, siempre que no ocurra duplicación del código tripartito entero.

No será fácil instrumentar el propuesto Código Universal de Buques (CUB) tripartito y es útil anticipar alguna de las objeciones que pueden suscitarse.

(a) Posibilidad técnica de la estructura propuesta para el distintivo de llamada y problemas de transición: El actual TSH tiene hasta siete caracteres alfanuméricos y el propuesto CUB tiene el mismo número o alternativamente ocho caracteres. Durante el período de transición, sería necesario publicar el Nomenclátor de estaciones de barco indicando el TSH y el CUB a la vez, pero no hay posibilidad de confundirlos porque en la actualidad ningún TSH empieza con dos letras seguidas por un dígito. Aunque hay estaciones de aficionados cuyas señales de llamada tienen la misma estructura que la propuesta para el CUB, dichas estaciones no operan en las frecuencias reservadas para el tráfico de radio de los buques;

(b) Costo de cambiar la estructura del TSH: El nuevo CUB propuesto implica un completo cambio en el distintivo de llamada para todas las estaciones de barco, que requeriría la aprobación por una conferencia de la UIT. Sin embargo, se ha hecho ya referencia a los numerosos cambios en cada edición del Nomenclátor de estaciones de barco y no presentan problemas especiales para la UIT. Lo que es más importante, la adopción del TSH como código de buques representaría una aplicación enteramente nueva con un empleo probable por lo menos tan grande como su actual uso para propósitos de radio. Bajo estas circunstancias, la coyuntura es oportuna para modificar el TSH, especialmente ya que la nueva estructura propuesta también servirá mejor los objetivos de la propia UIT;

(c) Coordinación entre autoridades nacionales: Para que el código tripartito sea instrumentado en su totalidad, algunos países tendrán que modificar las normas usadas para asignar el Número Oficial del buque. Además, puede resultar difícil la coordinación a nivel nacional entre las autoridades que asignan este número y aquellas que fijan el distintivo de llamada. Debe recordarse, sin embargo, que cualquier esfuerzo

/de facilitación

de facilitación requiere coordinación y la buena disposición de las autoridades para modificar sus propias exigencias a fin de permitir mayores beneficios para su país en general. Se espera que no se presentarán serios problemas, ya que en muchos casos el actual Número Oficial del buque puede incorporarse sin variaciones en el Código Universal de buques. En todo caso, si no pudieran modificarse las normas para el Número Oficial del buque, las autoridades que asignan el CUB pueden utilizar la mayor parte posible del número oficial al fijar el código universal. Por ejemplo, si el Número Oficial del buque es BCAZ7538, las autoridades pueden utilizar ya sea BCAZ o 7538 después de los tres caracteres iniciales para completar un CUB de siete caracteres.

El transporte aéreo, el medio más moderno de transporte, ha dado siempre alta prioridad a la facilitación, pues tanto los operadores como los reguladores están ampliamente conscientes de sus beneficios. Uno de los resultados de esta actitud ha sido la adopción, hace muchos años, de un sólo número de identificación para todas las aeronaves civiles que sirve simultáneamente como el número nacional de registro del avión y como distintivo de llamada de radio del avión para las comunicaciones entre aeronaves y aeropuertos. Este importante precedente muestra la factibilidad de lo que se propone como Código Universal de Buques.

### THE HISTORY OF THE

The history of the world is a vast and complex subject, encompassing the lives and actions of countless individuals and the evolution of societies over time. From the dawn of civilization to the present day, the human experience has been shaped by a myriad of factors, including geography, technology, and the human mind itself. The study of history allows us to understand the patterns of human behavior and the forces that have shaped our world.

In the early stages of human history, our ancestors lived in small, nomadic groups, relying on hunting and gathering for survival. As the climate changed and the population grew, these groups began to settle in permanent locations, leading to the development of agriculture and the birth of civilization. The rise of ancient empires, such as the Egyptians, Greeks, and Romans, marked the beginning of a more organized and structured society.

The Middle Ages saw the rise of feudalism, a system of land ownership and labor that dominated Europe for centuries. This period was characterized by the construction of castles and the growth of the church. The Renaissance brought a renewed interest in art, science, and humanism, leading to significant advancements in various fields. The Age of Discovery opened up new worlds and led to the expansion of European colonial empires.

The modern era is marked by the Industrial Revolution, which transformed the world through the use of machinery and mass production. This period led to the rise of the nation-state and the development of modern political systems. The 20th century was a time of global conflict, including the two world wars, and the emergence of the Cold War. The latter half of the century saw the rise of the civil rights movement and the space age.

Today, we live in a globalized world where technology has brought us closer than ever before. The challenges of the 21st century, such as climate change and global inequality, require a new approach to governance and international cooperation. The study of history remains a vital part of our education, providing us with the tools to understand the world we live in and the choices we must make for the future.

Apéndice A

Nombres repetidos de buques <sup>a/</sup> dentro del mismo país en el  
Nomenclator de las estaciones de barco de la UIT

<u>Página</u>	<u>Nombre repetido</u>	<u>País</u>	<u>Nº de buques con mismo nombre</u>	<u>Clases de buques</u>
<u>A</u>				
4	ABRAXAS (*)	EUA	4	(4 Ca)
4	ACHILLEAS (**)	Grecia	2	(2 Ca)
5	ACROPOLIS	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
5	ADAMAS	Grecia	2	(2 Ca)
6	ADIOS (*)	EUA	2	(2 Ca)
6	ADLER (**)	URSS	2	(2 Ca)
6	ADLER 2 (*)	Alemania (R.F.)	2	(2 Pa)
6	ADMIRAL (*)	EUA	2	(2 Ca)
6	ADONDE (*)	EUA	3	(3 Ca)
6	ADONIS	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
7	ADVENTURE (*)	EUA	3	(3 Ca)
7	ADVENTURER (*)	EUA	2	(2 Ca)
7	AEGEON (**)	Grecia	2	(1 Cit, 1 Pa)
7	AEGINA	Grecia	2	(2 Pa)
8	AELOS (**)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
8	AETOS (**)	Grecia	4	(2 Ca, 2 Pa)
9	AFRODITI (**)	Grecia	3	(2 Ca, 1 Cit)
9	AFTER HOURS (*)	EUA	2	(2 Ca)
9	AGAMENNON (**)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
9	AGAMENNON (*)	EUA	2	(2 Ca)
9	AGAPITOS 1 (**)	Grecia	2	(1 Pa, 1 Cit)
9	AGELIKI (*)	Grecia	5	(4 Ca, 1 Frg)
9	AGHIA IRINI (*)	Grecia	2	(2 Ca)
10	AGHIA MARINA	Grecia	6	(4 Ca, 2 Pa)
10	AGHIA TRIAS	Grecia	5	(3 Ca, 1 Cit)
10	AGHIA VARVARA	Grecia	4	(2 Ca, 1 Cit, 1 F)
10	AGHIOI ANARGYRI (**)	Grecia	6	(3 Ca, 3 Pa)
10	AGHIOS ANDREAS (**)	Grecia	3	(2 Ca, 1 Pa)
10	AGHIOS DIMITRIOS (*)	Grecia	4	(2 Ca, 1 Cit, 1 F)
10	AGHIOS DIONYSIOS (**)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
10	AGHIOS FANOURIOS (**)	Grecia	3	(3 Ca)

<sup>a/</sup> Incluye solamente buques mercantes; excluye barcos pesqueros, embarcaciones de recreo, etc

<sup>b/</sup> Ca = cargueros; Cab = barcos de cabotaje; Cit = buques-tanque; Con = portacontenedores; Frg = buque frigorífico; Pa = barco de pasajero; Tpo = buque mineralero.

(\*) El nombre no aparece como buque mercante nacional en el Register of Ships 1976-77 del Lloyd.

(\*\*) El nombre no se repite para buque mercante dentro del mismo país en el Register of Ships 1976-77 del Lloyd.

<u>Página</u>	<u>Nombre repetido</u>	<u>País</u>	<u>Nº de buques con mismo nombre</u>	<u>Clases de buque</u>
10/11	AGHIOS GEORGIOS	Grecia	12	(7 Ca, 1 Cit, 1 Frg, 3 Pa)
11	AGHIOS GEORGIS (*)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
11	AGHIOS GERASIMOS	Grecia	7	(3 Ca, 4 Pa)
11	AGHIOS IOANNIS (*)	Grecia	3	(2 Ca, 1 Pa)
11	AGHIOS KONSTANTINOS (*)	Grecia	3	(3 Pa)
11	AGHIOS NEKTARIOS (**)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
11/12	AGHIOS NICOLAOS	Grecia	20	(12 Ca, 8 Pa)
12	AGHIOS SPYRIDON	Grecia	4	(4 Ca)
13	AIONE (*)	URSS	2	(2 Ca)
14	AISBERG (*)	URSS	2	(2 Ca)
16	ALASKA MARU	Japón	2	(2 Ca)
16	ALASKAN (**)	EUA	2	(2 Ca)
16	ALBATROS (*)	Argentina	2	(2 Ca)
17	ALBATROSS (*)	EUA	3	(3 Ca)
18	ALCYONE (*)	EUA	2	(2 Ca)
18	ALEKSANDROVSK	URSS	2	(2 Ca)
19	ALEXANDROS	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
20	ALFINE 2 (*)	Argentina	2	(2 Ca)
21	ALIKI (**)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
21	ALKYON	Grecia	4	(3 Ca, 1 Cit)
22	ALLEGRO (*)	EUA	3	(3 Ca)
22	ALL HOURS (*)	EUA	2	(2 Ca)
22	ALMIRANTE (*)	Argentina	2	(2 Ca)
23	ALOHA (*)	EUA	4	(4 Ca)
24	ALIAI	URSS	2	(2 Ca)
24	ALTAIR (*)	EUA	2	(2 Ca)
24	ALTAIR (**)	URSS	2	(2 Ca)
24	ALTE LIEBE (**)	Alemania (R.F.)	2	(2 Pa)
25	AMAZON MARU	Japón	2	(2 Ca)
26	AMBARCIK	URSS	2	(2 Ca)
26	AMELAND	Holanda	2	(1 Ca, 1 Cit)
26	AMERICAN DELTA (**)	EUA	2	(2 Ca)
26	AMERICAN EAGLE (**)	EUA	3	(3 Ca)
27	AMFITRITI (**)	Grecia	2	(1 Cit, 1 Frg)
27	AMGA (**)	URSS	2	(2 Ca)
27	AMIGO (*)	EUA	2	(2 Ca)
28	AMOURSK (*)	URSS	2	(2 Ca)
29	ANASTASIA	Grecia	4	(4 Ca)
29	ANATOLI	Grecia	2	(1 Ca, 1 Cit)
30	ANDIAMO (*)	EUA	3	(3 Ca)
30	ANDREA	Alemania (R.F.)	4	(4 Ca)
31	ANEMIONE (*)	EUA	2	(2 Ca)



<u>gina</u>	<u>Nombre repetido</u>	<u>País</u>	<u>Nº de buques con mismo nombre</u>	<u>Clases de buques<sup>b/</sup></u>
32	ANGLIA	Alemania (R.F.)	2	(2 Ca)
32	ANITA	Alemania (R.F.)	2	(1 Ca, 1 Cit)
32	ANITA (*)	Argentina	2	(2 Ca)
33	ANNA	Grecia	4	(4 Ca)
33	ANNA C(**)	Italia	2	(1 Ca, 1 Pa)
33	ANNA MARIA (*)	Grecia	6	(4 Ca, 2 Pa)
34	ANNE (*)	EUA	2	(2 Ca)
34	ANNIKA (**)	Alemania (R.F.)	2	(1 Ca, 1 Cit)
35	ANORE (*)	EUA	2	(2 Ca)
35	ANTARES	Alemania (R.F.)	2	(2 Ca)
35	ANTARES (*)	EUA	3	(3 Ca)
35	ANTIGONI	Grecia	3	(2 Ca, 1 Cit)
36	ANTONIOS	Grecia	3	(3 Ca)
36	ANTONIS (*)	Grecia	2	(2 Ca)
37	APACHE (*)	EUA	2	(2 Ca)
37	APOGEE (*)	EUA	7	(7 Ca)
37	APOLLO (**)	Panama	2	(1 Ca, 1 Pa)
37	APOLLON	Grecia	3	(2 Ca, 1 Pa)
37	APOLLONIA	Grecia	4	(3 Ca, 1 Pa)
38	APOSTOLOS	Grecia	2	(2 Ca)
38	APRES SKI (*)	EUA	2	(2 Ca)
1/39	AQUARIUS (*)	EUA	18	(18 Ca)
39	AQUATIC EXPLORER (*)	EUA	2	(2 Ca)
39	AQUILA (*)	EUA	3	(3 Ca)
39	ARAGVI (**)	URSS	2	(2 Ca)
40	ARAWAK (*)	EUA	3	(3 Ca)
40	ARCADIA (*)	EUA	2	(2 Ca)
40	ARCHANGELOS	Grecia	3	(3 Ca)
41	ARCTURUS (*)	EUA	2	(2 Ca)
41	ARDATOV	URSS	2	(2 Ca)
41	ARGENTINA (*)	Argentina	3	(2 Ca, 1 Pa)
42	ARGO (*)	EUA	4	(4 Ca)
42	ARGO	Grecia	2	(1 Ca, 1 Cit)
42	ARGONAFTIS	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
42	ARGONAUT (*)	EUA	2	(2 Ca)
42	ARGOS (**)	Argentina	2	(2 Ca)
43	ARTEL (*)	EUA	4	(4 Ca)
43	ARION	Grecia	2	(1 Ca, 1 Cit)
43	ARIS	Grecia	2	(2 Ca)
43	ARISTIDIS (**)	Grecia	2	(2 Ca)

<u>Página</u>	<u>Nombre repetido</u>	<u>País</u>	<u>Nº de buques con mismo nombre</u>	<u>Clases de buque</u>
44	ARKADIA	Grecia	2	(1 Ca, 1 Cit)
44	ARKHANGELSK (**)	URSS	3	(3 Ca)
44	ARKTIKA	URSS	3	(2 Ca, 1 Pa)
44	ARMAVIR	URSS	2	(2 Ca)
44	ARMENIA (*)	URSS	2	(2 Ca)
44	ARMONIA (**)	Argentina	2	(2 Ca)
44	ARMONIA	Grecia	3	(3 Ca)
45	ARTA	Grecia	2	(2 Ca)
45	ARTEM (*)	URSS	2	(2 Ca)
45	ARTEMIS (*)	EUA	2	(2 Ca)
45	ARTEMON (**)	Grecia	2	(2 Ca)
46	ARZAMAS	URSS	2	(2 Ca)
47	ASIA MARU	Japón	2	(1 Ca, 1 Cit)
48	ASPA	Grecia	2	(2 Ca)
48	ASPASSIA (**)	Grecia	4	(2 Ca, 2 Pa)
48	ASPIS	Grecia	3	(3 Ca)
48	ASTIR	Grecia	3	(2 Ca, 1 Cit)
48	ASTRAKHAN (**)	URSS	2	(2 Ca)
50	ATHINAI	Grecia	3	(2 Ca, 1 Pa)
50	ATHOS (**)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
51	ATLANTIC MARU	Japón	2	(1 Ca, 1 Cit)
51	ATLAS	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
51	ATLAS CARRIER (**)	Korea	2	(2 Ca)
52	AT LAST (*)	EUA	3	(3 Ca)
52	ATREUS	Grecia	2	(2 Ca)
52	ATREVIDO (*)	Argentina	3	(3 Ca)
52	ATROMITOS (*)	Grecia	2	(1 Ca, 1 Pa)
52	ATSUTA MARU	Japón	2	(1 Ca, 1 Tpo)
52	AUDACITY (*)	EUA	3	(3 Ca)
53	AURA (*)	EUA	2	(2 Ca)
53	AURELIA (*)	EUA	2	(2 Ca)
53	AURORA (**)	EUA	2	(2 Ca)
53	AUSTRALIA MARU	Japón	2	(1 Ca, 1 Con)
54	AVANTI (*)	EUA	3	(3 Ca)
54	AVLIS	Grecia	2	(2 Ca)
55	AVRA	Grecia	4	(3 Ca, 1 Pa)
55	AZALEA (**)	Panama	2	(2 Ca)
55	AZOV	URSS	2	(2 Ca)

Fuente: Preparado por el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL sobre la base del Nomenclator de estaciones de barco, UIT, 16a edición, Ginebra, 1976.

Apéndice B

Diferencias entre el Nomenclator de las estaciones de barco de la UIT  
y el Registro de buques (Register of Ships)  
1976-77 del Lloyd

Existen importantes diferencias entre el Nomenclator de estaciones de barco de la UIT y el Registro de buques (Register of Ships) del Lloyd, para las cuales no ha sido posible encontrar explicación. Como ejemplos de esas diferencias se señalan los siguientes casos:

a. AGHIOS NICOLAOS - Grecia

Nomenclator de UIT: 12 cargueros con los siguientes distintivos de llamada: SV2049, SV2051, SV24024, SV3233, SV2404, SV3233, SV3237, SV3675, SWWF, SXXO, SYSF, SZMY, SZSO y SZVM; y 8 barcos de pasajeros con las siguientes TSH: SV2433, SV2044, SV2052, SV2053, SV2054, SV2056, SV2057 y SV2605;

Registro del Lloyd: 2 buques de carga general con las siguientes TSH: SVMY y SYII; 1 granelero: SZMY; 2 buques auxiliares de carga general: SVIZ y SXRK; y 1 barco pesquero auxiliar: SVAU.

Solamente el buque con el distintivo de llamada SZMY aparece en ambas fuentes.

b. ALBATROS - Argentina

Nomenclator de UIT: 2 cargueros: LW3050 y LW3687;

Registro del Lloyd: 1 remolcador y 1 barco pesquero (sin distintivos de llamada)

c. ANITA - Argentina

Nomenclator de UIT: 2 cargueros: LW3423 y LW3558;

Registro del Lloyd: 1 barco pesquero de arrastre (sin distintivo de llamada)

d) ANNA MARIA - Grecia

Nomenclator de UIT: 4 cargueros: SVMM, SV3280, SXHC y SX42; y 2 barcos de pasajeros: SV2078 y SV2079;

Registro del Lloyd: 1 barco pesquero de arrastre: SXYZ.

El buque con el distintivo de llamada SXYZ aparece en ambas fuentes, pero es descrito en el Nomenclator de UIT como barco de pasajeros y en el Registro del Lloyd como pesquero de arrastre.

e) APACHE - EUA

Nomenclator de UIT: 2 cargueros: SW5239 y WZR8273;

Registro del Lloyd: 2 remolcadores: SW5239 y WB9188.

El buque con el distintivo W5239 aparece en ambas fuentes, pero es descrito en el Nomenclator de UIT como carguero y en el Lloyd's como remolcador.

f) APOLLO - Panamá

Nomenclator de UIT: 1 carguero: HQ5688 y 1 barco de pasajero: HQZB;

Registro del Lloyd: 1 barco de pasajero/carguero general: HPYD.

g) AQUARIUS - EUA

Nomenclator de UIT: 18 cargueros con los siguientes distintivos de llamada: WM6932, WY26941, WY9864, WZB8100, WZK4216, WZK7612, WZL4421, WZM2069, WZM4464, WZQ8019, WZR3309, WZR7312, WZS2736, WZS7768, WZV6907, WZW4691, WZW5385 y WZY8569;

Registro del Lloyd: 1 barco pesquero y 1 buque oceanográfico (sin distintivos de llamada)

h) AQUATIC EXPLORER - EUA

Nomenclator de UIT: 2 cargueros: WY9501 y WZW3259;

Registro del Lloyd: 1 buque oceanográfico: WY9501.

El buque con el distintivo de llamada WY9501 es descrito en el Nomenclator de UIT como carguero y en el Lloyd's como buque oceanográfico.

i. AQUILA - EUA

Nomenclator de UIT: 3 cargueros: WW6685, WY3383 y WZM7660;

Registro del Lloyd: 1 pesquero de arrastre (sin distintivo de llamada)

j. ARCTURUS - EUA

Nomenclator de UIT: 2 cargueros: WK5700 y WZP8393;

Registro del Lloyd: 1 barco pesquero: WA2510.

k. ARTEL - EUA

Nomenclator de UIT: 4 cargueros: WYW5122, WYZ4939, WZE6138 y WZX5694;

Registro del Lloyd: 1 buque de suministro y maniobra (sin distintivo de llamada)

Fuente: Preparado por el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL sobre la base del Nomenclator de estaciones de barco, UIT, 16a. edición, Ginebra, 1976, y del Register of Ships 1976-77, Lloyd's Register of Shipping, Londres, 1976.



Apéndice C

CLAVE ALFABETICA BILITERA DE PAISES, DE LA ISO - ISO 3166-1974

AFGHANISTAN	AF	CENTRAL AFRICA REPUBLIC	CF
ALBANIA	AL	CHAD	TD
ALGERIA	DZ	CHILE	CL
AMERICAN SAMOA	AS	CHINA	CN
ANDORRA	AD	CHRISTMAS ISLAND	CX
ANGOLA	AO	COCOS (KEELING) ISLANDS	CC
ANTARCTICA	AQ	COLOMBIA	CO
ANTIGUA	AG	COMORO ISLANDS	KM
ARGENTINA	AR	CONGO	CG
AUSTRALIA	AU	COOK ISLANDS	CK
AUSTRIA	AT	COSTA RICA	CR
BAHAMAS	BS	CUBA	CU
BAHRAIN	BH	CYPRUS	CY
BANGLADESH	BD	CZECHOSLOVAKIA	CS
BARBADOS	BB	DAHOMEY	DY
BELGIUM	BE	DENMARK	DK
BELIZE	BZ	DOMINICA	DM
BERMUDA	BM	DOMINICAN REPUBLIC	DO
BHUTAN	BT	DRONNING MAUD LAND	NQ
BOLIVIA	BO	EQUADOR	EC
BOTSWANA	BW	EGYPT	EG
BOUVET ISLAND	BV	EL SALVADOR	SV
BRAZIL	BR	EQUATORIAL GUINEA	GQ
BRITISH ANTARC. TERRIT.	BQ	ETHIOPIA	ET
BRITISH INDIAN OCEAN TER.	IO	FAEROE ISLANDS	FO
BRITISH SOLOMON ISLANDS	SB	FALKLAND ISLANDS (MALVINAS)	FK
BRITISH VIRGIN ISLANDS	VG	FIJI	FJ
BRUNEI	BN	FINLAND	FI
BULGARIA	BG	FRANCE	FR
BURMA	BU	FRENCH GUIANA	GF
BURUNDI	BI	FRENCH POLYNESIA	PF
BYELORUSSIAN SSR	BY	FRENCH SOUTH. & ANTAR. TERR.	FQ
CAMEROON	CM	FRENCH AFARS & ISSAS	AI
CANADA	CA	GABON	GA
CANTON & ENDERBURY ISLANDS	CT	GAMBIA	GM
CAPE VERDE ISLANDS	CV	GERMAN DEMOCRATIC REP.	DD
CAYMAN ISLANDS	KY	GERMANY, FEDERAL REPUBLIC OF	DE

/GHANA

GHANA	GH	MALAYSIA	MY
GIBRALTAR	GI	MALDIVES	MV
GILBERT & ELLICE ISLANDS	GE	MALI	ML
GREECE	GR	MALTA	MT
GREENLAND	GL	MARTINIQUE	MQ
GRENADA	GD	MAURITANIA	MR
GUADELOUPE	GP	MAURITIUS	MU
GUAM	GU	MEXICO	MX
GUATEMALA	GT	MIDWAY ISLANDS	MI
GUINEA	GN	MONACO	MC
GUINEA BISSAU	GW	MONGOLIA	MN
GUYANA	GY	MONTSERRAT	MS
HAITI	HT	MOROCCO	MA
HEARD AND McDONALD ISLANDS	HM	MOZAMBIQUE	MZ
HONDURAS	HN	NAMIBIA	NA
HONG KONG	HK	NAURU	NR
HUNGARY	HU	NEPAL	NP
ICELAND	IS	NETHERLANDS	NL
INDIA	IN	NETHERLANDS ANTILLES	AN
INDONESIA	ID	NEUTRAL ZONE	NT
IRAN	IR	NEW CALEDONIA	NC
IRAQ	IQ	NEW HEBRIDES	NH
IRELAND	IE	NEW ZEALAND	NZ
ISRAEL	IL	NICARAGUA	NI
ITALY	IT	NIGER	NE
IVORY COAST	CI	NIGERIA	NG
JAMAICA	JM	NIUE ISLAND	NU
JAPAN	JP	NORFOLK ISLAND	NF
JOHNSTON ISLAND	JT	NORWAY	NO
JORDAN	JO	OMAN	OM
KENYA	KE	PACIFIC ISLANDS TRUST TER.	PC
KHMER REPUBLIC	KH	PAKISTAN	PK
KOREA, DEM. PEOPLE'S REP. OF	KP	PANAMA	PA
KOREA, REPUBLIC OF	KR	PANAMA CANAL ZONE	PZ
KUWAIT	KW	PAPUA NEW GUINEA	PG
LAOS	LA	PARAGUAY	PY
LEBANON	LB	PERU	PE
LESOTHO	LS	PHILIPPINES	PH
LIBERIA	LR	PITCAIRN ISLANDS	PN
LIBYAN ARAB REPUBLIC	LY	POLAND	PL
LIECHIENSTEIN	LI	PORTUGAL	PT
LUXEMBOURG	LU	PORTUGUESE TIMOR	TP
MACAO	MO	PUERTO RICO	PR
MADAGASCAR	MG	QATAR	QA
MALAWI	MW	REUNION	RE

/ROMANIA



ROMANIA	RO	THAILAND	TH
RWANDA	RW	TOGO	TG
ST HELENA	SH	TOKELAU ISLAND	TK
ST KITTS-NEVIS-ANGUILLA	KN	TONGA	TO
ST LUCIA	LC	TRINIDAD & TOBAGO	TT
ST PIERRE & MIQUELON	PM	TUNISIA	TN
ST VINCENT	VC	TURKEY	TR
SAN MARINO	SM	TURKS & CAICOS ISLANDS	TC
SAO TOME & PRINCIPE	ST	UGANDA	UG
SAUDI ARABIA	SA	UKRAINIAN SSR	UA
SENEGAL	SN	UNION OF SOVIET SOC. REP.	SU
SEYCHELLES	SC	UNITED ARAB EMIRATES	AE
SIERRA LEONE	SL	UNITED KINGDOM	GB
SIKKIM	SK	UNITED STATES	US
SINGAPORE	SG	US MISC. PACIFIC ISLANDS	PU
SOMALIA	SO	US VIRGIN ISLANDS	VI
SOUTH AFRICA	ZA	UPPER VOLTA	HV
SOUTHERN RHODESIA	RH	URUGUAY	UY
SPAIN	ES	VATICAN CITY STATE (HOLY SEE)	VA
SPANISH SAHARA	EH	VENEZUELA	VE
SRI LANKA	LK	VIETNAM, DEMOCRATIC REP. OF	VD
SUDAN	SD	VIETNAM, REPUBLIC OF	VN
SURINAM	SR	WAKE ISLAND	WK
SVALBARD & JAN MAYEN ISL.	SJ	WALLIS AND FUTUNA ISLANDS	WF
SWAZILAND	SZ	WESTERN SAMOA	WS
SWEDEN	SE	YEMEN	YE
SWITZERLAND	CH	YEMEN, DEMOCRATIC	YO
SYRIA	SY	YUGOSLAVIA	YU
TAIWAN (PROVINCE OF)	TW	ZAIRE	ZR
TANZANIA	TZ	ZAMBIA	ZM