



**COMILLAS**  
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

# REGISTRO Y NACIONALIDAD DE LOS BUQUES: SEGUNDOS REGISTROS

Autor: Andrea Velasco González-Camino

5º E-3 D

Derecho Mercantil

Tutor: Mónica Martín de Vidales Godino

Madrid

Abril 2019

## **RESUMEN**

El Derecho Marítimo es un área del Derecho menos conocida y, por ende, el sistema registral de buques también. Los buques son bienes muebles especiales porque podemos identificarlos a través de un nombre o matrícula, que hace que se conviertan en bienes registrables. Dado que los sistemas registrales de buques de países marítimamente tradicionales se han visto amenazados por otros sistemas registrales más favorables fiscal y laboralmente, éstos han tenido que modernizarse, popularizándose esto en las últimas décadas.

La revisión de literatura nos permite conocer el concepto de buque y la disparidad existente en la determinación del mismo en los diferentes Ordenamientos. Gracias a la nacionalidad, el buque queda vinculado al Estado, sometiéndose a su jurisprudencia y control. Esta unión se logra a través de la inscripción del buque en un registro; pero podemos encontrar dos tipos de registros de buques: abiertos o cerrados.

Los segundos registros se clasifican dentro de los registros abiertos, y mediante el análisis de la legislación extranjera y nacional se estudiarán sus características generales y se observarán unos segundos registros determinados en Europa. La disparidad que se puede observar en las ventajas ofrecidas por estos segundos registros europeos se debe a la estrategia seguida por los diferentes Estados para atraer buques a los mismos. Tras el análisis de estos segundos registros se propondrán medidas de mejora para combatir otros registros abiertos más atractivos para los armadores.

### **Palabras clave:**

Buque, registro de buques, REBEN, registros especiales, segundos registros

## **ABSTRACT**

Maritime law is a lesser known area of law and, therefore, the ship registry system as well. Vessels are special movable goods because we can identify them through a name or registration, which makes them become registrable goods. Since the ship registration systems of traditional maritime countries have been threatened by other more favourable tax and labour registration systems, these have had to be modernised and popularised in recent decades.

The literature review allows us to know the concept of ship and the existing disparity in the determination of the same one in the different Ordinances. Thanks to nationality, the ship is linked to the State, submitting to its jurisprudence and control. This union is achieved through the inscription of the ship in a register; but we can find two types of ship registers: open or closed.

The second registers are classified within the open registers, and by means of the analysis of the foreign and national legislation their general characteristics will be studied and some second registers determined in Europe will be observed. The disparity that can be observed in the advantages offered by these second European registers is due to the strategy followed by the different States to attract ships to them. After the analysis of these second registers, improvement measures will be proposed to combat other open registers that are more attractive to shipowners.

### **Keywords:**

Ship, ship register, REBEN, special register, second registers

## ÍNDICE

<i>Abreviaturas</i> .....	4
<b>1. Introducción</b> .....	6
1.1. Estado de la cuestión e importancia del tema .....	6
1.2. Objetivos generales y específicos .....	6
1.3. Metodología .....	7
1.4. Orden de la exposición .....	8
<b>2. CONCEPTO DE BUQUE</b> .....	9
<b>3. NATURALEZA JURÍDICA DEL BUQUE</b> .....	10
3.1. Buque como bien .....	10
3.2. Buque como bien registrable .....	11
3.3. Buque como cosa compuesta .....	11
3.4. Buque como bien mueble .....	12
<b>4. NACIONALIDAD DE LOS BUQUES</b> .....	13
<b>5. REGISTROS DE BUQUES</b> .....	14
5.1. Concepto .....	14
5.1.1. Tipos de inscripciones .....	15
5.2. Tipos .....	17
5.2.1. Registros administrativos o Registros marítimos .....	17
a) Objetivo, tasas, consecuencias y contenido .....	17
b) Lista de buques .....	18
c) Clases de registros administrativos .....	19
1. Registros abiertos .....	19
2. Registros nacionales o cerrados .....	24
5.2.2. Registros jurídicos o Registro de Buques .....	25
5.3. Regulación .....	26
5.3.1. Registros jurídicos .....	26
5.3.2. Registros Marítimos o Administrativos .....	27
<b>6. REGISTROS ESPECIALES O SEGUNDOS REGISTROS</b> .....	27
6.1. Canarias (REBEN) .....	29
6.2. Alemania (ISR, GIS, German International Ship Register) .....	40
6.3. Noruega (NIS, Norwegian International Ship Register) .....	42
6.4. Madeira (MAR, Madeira Ship Registry, Registo Internacional de Navios da Madeira) .....	46
<b>7. PROBLEMÁTICA Y SOLUCIONES DE LOS SEGUNDOS REGISTROS</b> .....	50
<b>8. CONCLUSIONES</b> .....	56
<b>9. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	58
A) Legislación .....	58
Extranjera .....	58
Nacional .....	58
B) Jurisprudencia .....	59
C) Recursos electrónicos .....	59
D) Obras doctrinales .....	61

## ABREVIATURAS

**Art.:** artículo

**BSH:** *Federal Maritime and Hydrographic Agency*, Agencia Marítima e Hidrográfica Federal de Alemania

**DIS:** Registro Internacional de Buques de Dinamarca

**EURIFT:** *European Institute of Maritime and Transport Law*, Instituto Europeo de Derecho Marítimo y de Transporte

**GIS/ISR:** *German International Register*, Registro Internacional de Buques de Alemania

**GT:** *gross tons*, arqueo bruto

**IRPF:** impuesto sobre la renta de las personas físicas

**IRS:** *imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares*, impuesto sobre la renta de las personas físicas de Portugal

**IS:** impuesto de sociedades

**ISPS:** Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias

**ITF:** Federación Internacional de Trabajadores del Transporte

**LR:** *Lloyd's Register*

**MAR:** *Registo Internacional de Navios da Madeira*, Registro Internacional de Buques de Madeira

**MARPOL:** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques

**MEE:** *maritime employer/employee register of Norway*, registro marítimo de empleadores y empleados de Noruega

**MoU:** *memorandum of understanding*

**NIS:** *Norwegian International Ship Register*, Registro Internacional de Buques de Noruega

**NOK:** corona noruega

**NOR:** *Norwegian Ordinary Ship Register*, Registro Ordinario de Buques de Noruega

**OMI:** Organización Marítima Internacional

**RAE:** Real Academia de la Lengua Española

**REBECA:** Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (hasta 2011)

**REBEN:** Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (desde 2011)

**SOLAS:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar

**STCW:** Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar

**UE:** Unión Europea

**UNCTAD:** Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

**ZFM:** Zona Franca de Madeira

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1.Estado de la cuestión e importancia del tema

En el presente trabajo se pretende describir y analizar de forma general el sistema de registro de buques, en especial, los segundos registros.

Los segundos registros son registros administrativos de buques que podemos encontrar en Estados de tradición marítima, y fueron creados como respuesta a la huida a otros registros más favorables fiscalmente de los buques inscritos en sus registros administrativos ordinarios. Los segundos registros cuentan con una legislación diferente a la del registro ordinario y ofrecen gran cantidad de ventajas, tanto fiscales como laborales.

La descripción y estudio de la cuestión es relevante debido a que el conocimiento del área del Derecho Marítimo no está muy extendido, ya que se trata de una especialización en el mundo del Derecho, y la materia del registro jurídico de buques se trata de un asunto cotidiano que resulta relevante conocer, ya que los buques son de los pocos bienes muebles que pueden ser identificados mediante un nombre o matrícula. Además, la creación de los segundos registros se está convirtiendo en una acción muy popular en varios países como forma de modernización del sistema tradicional de registro de embarcaciones. Adicionalmente, es un tema que nos atañe debido a que España cuenta con su propio segundo registro de buques, el REBEN.

## 1.2.Objetivos generales y específicos

Como ya se ha mencionado en el apartado previo, el objetivo principal de este trabajo de fin de grado es el estudio actualizado y detallado de los segundos registros de buques en el mundo.

Para lograr este objetivo, se analizará brevemente el concepto de buque desde el punto de vista del Derecho y la forma en la que éstos quedan relacionados con un Estado a través de la nacionalidad y la bandera. Además, se describirán los diferentes tipos de registros,

tanto jurídicos como administrativos, para poder conocer el origen material de los segundos registros. También se observarán las características principales de este tipo de registros, para así poder entenderlos.

En cuanto a los objetivos específicos, se analizarán las características concretas de una serie de segundos registros de Europa para poder comparar los beneficios que ofrece uno y otro, y así poder ver cómo estos países han reaccionado ante los retos con los que se han tenido que enfrentar estos últimos años en el ámbito del registro de buques. Además, se plantearán una serie de medidas de mejora para estos segundos registros.

Para poder llevar a cabo estos objetivos más concretos será necesario analizar uno a uno los diferentes segundos registros europeos seleccionados acudiendo a la legislación extranjera pertinente y a las bases de datos de sus países, debido a la poca información sobre ellos en nuestra doctrina.

### **1.3. Metodología**

Para el desarrollo de este trabajo la metodología empleada ha sido de carácter cualitativo. Ésta ha consistido en una revisión de literatura y de bibliografía con el objetivo de conocer y resumir el estado del arte actual sobre este tema. De esta forma, se ha podido describir el estado de los segundos registros y profundizar en el conocimiento de lo mismos. Las fuentes utilizadas en la metodología han sido: legislación, obras doctrinales, recursos electrónicos y jurisprudencia.

La fuente más utilizada ha sido la legislación, en donde destacamos los Reglamentos del Registro Mercantil y la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (con su Texto Refundido), ya que aquí encontramos la información general sobre el sistema de registro de buques en nuestro Ordenamiento y todo lo relacionado con el segundo registro de nuestro país. También se acudirá a la legislación extranjera, como el *NIS Act*, para poder conocer los segundos registros de los otros países europeos y así alcanzar los objetivos concretos propuestos.

En cuanto a la doctrina utilizada, se ha recurrido a manuales de Derecho Marítimo, que en su mayoría han sido redactados por GABALDÓN. Éstos han sido empleados en los conceptos más generales del tema, como el concepto jurídico de buque.

#### **1.4.Orden de la exposición**

El trabajo está estructurado en ocho capítulos, además de la sección de abreviaturas y bibliografía.

En el primer capítulo, la introducción, se detallan los objetivos que se pretenden con este trabajo y se presenta la situación actual de los registros de buques, a la vez que se explica la importancia de los mismos. También se presenta la metodología y la estructura que se ha seguido en el trabajo.

En el segundo capítulo se analiza el concepto de buque desde el punto de vista del Derecho. En el tercer capítulo se examina la naturaleza jurídica del mismo. En el cuarto capítulo se trata el concepto de nacionalidad de un buque y las formas en las que la obtienen. En el quinto capítulo se atiende a los registros de buques, analizando su concepto, los tipos que existen y la regulación. Por último, en el sexto capítulo se estudian cuatro segundos registros europeos para ver sus características principales.

El trabajo incorpora un séptimo capítulo en el que se expone el problema principal de los segundos registros y se proponen áreas de mejora para éstos, basándonos en la información recopilada en este trabajo.

Además de estos capítulos, el trabajo cuenta con un octavo apartado de conclusiones y la bibliografía.

## 2. CONCEPTO DE BUQUE

GABALDÓN, en su obra, establece que según la definición de la RAE (Real Academia de la Lengua Española) podemos extraer que un buque debe cumplir con cuatro requisitos: flotabilidad, medios por los que se propulsa y cómo se dirige, que cuente con la capacidad de transportar cosas y personas por el agua y que tenga una cubierta, un tamaño y una estructura que le permita soportar la navegación en alta mar<sup>1</sup>.

Pero esta definición únicamente es válida para el Derecho español, por lo que en otras legislaciones internas o en el propio Derecho internacional puede variar, es decir, existen tanto definiciones nacionales como internacionales<sup>2</sup>. Por ello, en el Derecho convencional internacional la definición que vamos a encontrar de buque va a cambiar en función del fin que tenga el convenio.

Entonces GABALDÓN concluye que es la comparación entre leyes internas lo que nos permite desdibujar ciertas diferencias entre plataforma fija, islas artificiales, artefactos flotantes, buques...etc. Las plataformas fijas o islas artificiales no cumplen el requisito de flotación, ya que se apoyan en el fondo marino de forma permanente y, por ende, se consideran bienes inmuebles. Los artefactos flotantes sí que flotan, pero su fin no es el transporte de objetos o personas, sino que se utilizan para otro tipo de actividades marinas.

En conclusión, y dada la discrepancia generalizada en el derecho comparado, la solución que prevalece es aquella en la que se considera buque a todo aquello que navega, siendo esta navegación inherente a la actividad realizada. Por tanto, todo aquello que está anclado al fondo marino no será considerado buque de ninguna de las maneras. Se detalla que no es necesario que el buque tenga que navegar impulsado por su propio motor, sino que también podrá ser remolcado (como una draga).

---

<sup>1</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pp. 380-381

<sup>2</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., "El estatuto jurídico del buque" en Gabaldón, J. y Ruiz, J., (ed.), *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2002, pp. 206-207

### 3. NATURALEZA JURÍDICA DEL BUQUE

Nuestro estudio debe comenzar con el análisis de la naturaleza jurídica de un buque. Si calificamos al buque como un objeto jurídico entonces eso implica que un régimen jurídico va a ser aplicado sobre él<sup>3</sup>.

El Ordenamiento jurídico puede considerar al buque como una realidad unidimensional o una realidad poliédrica<sup>4</sup>. GARCÍA-PITA entiende que el buque es poliédrico, por ende, se le aplicará un régimen plural.

Sin embargo, GARCÍA-PITA establece que para conocer la naturaleza del buque debemos acudir al art. 110.1 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima del 2008, que fue un fracaso, en donde se define a éste como “bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias”<sup>5</sup>. Es decir, que podemos decir que se trata de un bien, que es mueble, que se puede registrar y que es compuesto.

#### 3.1. Buque como bien

Los buques son clasificados como bienes porque cumplen las características contenidas en el art. 333 del Código Civil<sup>6</sup>: cosas sobre la que pueden recaer cualquier derecho personal o real<sup>7</sup>. Adicionalmente, el art. 10 de nuestro Código Civil<sup>8</sup> especifica que se tratan de medios de transporte.

---

<sup>3</sup> GARCÍA-PITA, J., “El buque como eje del derecho de la navegación marítima, del Código de Comercio al PLGNM/2008” en García-Pita, J. (ed.), *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Aranzadi, Navarra, 2012, p. 207

<sup>4</sup> *Ibid.* op. cit., p. 207

<sup>5</sup> Vid. Artículo 110.1 de Proyecto de Ley General de Navegación Marítima 121/000014 del 19 de diciembre de 2008

<sup>6</sup> Vid. Artículo 333 de Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil («BOE» núm. 206, de 25 de julio de 1889)

<sup>7</sup> GARCÍA-PITA, J., “El buque como eje del derecho...”, op. cit., p. 209

<sup>8</sup> Vid. Artículo 10 de Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil («BOE» núm. 206, de 25 de julio de 1889)

Aunque históricamente se ha tendido a la personificación de los buques, como podemos ver en ciertos artículos de nuestro Código de Comercio (arts. 582 y 586)<sup>9</sup> que versan sobre la responsabilidad de los buques o incluso la representación de los mismos, según GARCÍA-PITA establece que esta personificación no es más que una metáfora, ya que a quienes realmente se imputan esos derechos son al capitán o al propietario del buque, por ejemplo.

En conclusión, el buque está dotado de un valor económico y es capaz de ser apropiado por un individuo; es un objeto de derecho<sup>10</sup>, y así viene recogido en varios preceptos del Código Civil, como el art. 576<sup>11</sup>.

### **3.2. Buque como bien registrable**

GARCÍA-PITA destaca que el buque no es un bien mueble cualquiera, sino que es identificable. Es decir, podemos identificarlo a través de su nombre, pabellón, matrícula y demás signos. Esto implica que éste sea un bien mueble registrable. Consecuentemente, el mero hecho de que se trate de un bien que se pueda registrar conlleva a que el estatuto jurídico aplicable al buque vaya a estar estrechamente relacionado con el Derecho inmobiliario<sup>12</sup>.

### **3.3. Buque como cosa compuesta**

Como menciona GARCÍA-PITA en su obra, debido a que el buque se trata de una construcción, estará formado por cosas simples y compuestas. Esta unión formará una nueva cosa jurídica, que será la cosa compuesta. Cada cosa simple estará sometida a un tratamiento jurídico individual<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> Vid. Artículos 582 y 586 de Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio («BOE» núm. 289, de 16 de octubre de 1885)

<sup>10</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 210

<sup>11</sup> Vid. Artículo 576 de Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil («BOE» núm. 206, de 25 de julio de 1889)

<sup>12</sup> GARCÍA-PITA, J., “El buque como eje del derecho...”, op. cit., p. 215

<sup>13</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., p. 381

Las cosas simples o compuestas que forman el buque pueden ser clasificadas en cosas integrantes o constitutivas y pertenencias. Las partes constitutivas o integrantes son aquellas que no pueden ser independientes, de ninguna forma, del buque ya que son estructurales<sup>14</sup>. Su función es aportar utilidad económica al buque. Debemos advertir que estas partes se podrán cambiar sin que esto afecte a la identidad del buque o a su subsistencia.

Las pertenencias en cambio son cosas que no forman parte de la estructura del buque, sino que están afectadas económicamente, aunque sirvan al buque de forma permanente. Una gran diferencia que tiene con las partes constituyentes es que las pertenencias sí gozan de independencia jurídica del buque<sup>15</sup>.

Cabe destacar que el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima del 2006 recogía en su art. 111<sup>16</sup> que además de los elementos constitutivos y pertenencias también podrían existir los accesorios.

### **3.4. Buque como bien mueble**

Como queda establecido en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima del 2008<sup>17</sup>, el buque es un bien mueble; pero GARCÍA-PITA declara que en ciertas ocasiones su estatuto jurídico ha quedado modificado con el fin de que se obtuviera ayuda crediticia y financiera para la construcción del mismo.

Sin embargo, el concepto de buque no va a ser encontrado en ningún precepto de nuestro Código de Comercio. Sino que es el Reglamento del Registro Mercantil de 1956, que en su art. 146<sup>18</sup>, lo define. Del mismo se extrae que lo importante en un buque es la capacidad que el buque tenga para participar en el tráfico fluvial o marítimo.

---

<sup>14</sup> GARCÍA-PITA, J., "El buque como eje del derecho...", op. cit., p. 213

<sup>15</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., pp. 381-382

<sup>16</sup> Vid. Artículo 111 de Proyecto de Ley General de Navegación Marítima 121/000111 del 10 de noviembre de 2006

<sup>17</sup> Proyecto de Ley General de Navegación Marítima 121/000014 del 19 de diciembre de 2008

<sup>18</sup> Vid. Artículo 146 de Decreto de 14 de diciembre de 1956 por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil y el Arancel de los honorarios que devengarán los Registradores Mercantiles («BOE» núm. 66, de 07 de marzo de 1957)

GARCÍA-PITA anota que las controversias vienen de la mano de los dispositivos flotantes encallados. Éstos son calificados como bienes inmuebles, según nuestro Código Civil, por el destino que se les da y, sin embargo, pueden ser inscribibles en el Registro de Bienes Muebles.

#### **4. NACIONALIDAD DE LOS BUQUES<sup>19</sup>**

La nacionalidad de los buques consiste en una herramienta usada por las distintas áreas de Derecho marítimo cuyo fin es la asignación al buque de un estatuto jurídico, cuestión más complicada cuando el buque se halla en alta mar.

Gracias a que el buque cuenta con una nacionalidad, en el Derecho internacional público podemos concentrar en el Estado de pabellón todas las responsabilidades, deberes y potestades del buque con los Estados. Y también solucionar todos los problemas que susciten entre el buque y los estados ribereños o el puerto.

En el Derecho convencional, la nacionalidad servirá para saber qué convenios o tratados se le aplican al buque y hasta qué punto está sujeto a ellos. En cuanto al Derecho internacional privado, la nacionalidad será usada con el fin de saber qué ley debe ser aplicada en los casos que se dan a bordo del buque o cualquier cuestión relativa a derechos reales.

En definitiva, el buque adquiere la nacionalidad de un Estado a través de la inscripción de éste y de sus propietarios en el registro de buques de ese mismo país. Una vez inscrito, el Estado emitirá determinados documentos acreditativos de la misma. Como resultado, el buque podrá llevar izada la bandera del Estado en el que se ha inscrito.

Dicho esto, la doble nacionalidad está totalmente prohibida. Un buque no podrá estar registrado en varios registros nacionales y, por lo tanto, si pretende navegar bajo la bandera de un estado diferente al anterior, deberá realizar una transferencia de registro.

---

<sup>19</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., pp. 384-385

## 5. REGISTROS DE BUQUES

### 5.1. Concepto

Según DURÁN, la trayectoria que ha seguido el registro de buques en nuestro país se podría catalogar como incongruente. La razón que encuentra el autor para asumir lo anterior es que nuestra legislación no ha conseguido responder a la práctica marítima cotidiana y que, por ello, debemos mantenernos en la incertidumbre hasta que la situación cambie<sup>20</sup>.

Podemos afirmar que con el registro de un buque empieza tanto la vida legal como operativa del mismo. Los autores vienen hablando del *genuine link*, que es la relación real existente entre el Estado de pabellón y el buque. Esta unión implica que el Estado ejerce su control y jurisdicción sobre aquella embarcación recogida en su registro<sup>21</sup>.

Actualmente el registro de buques se realiza en el Registro de Bienes Muebles, que es un registro de titularidades y gravámenes y condiciones generales de contratación que afectan y recaen sobre los diferentes bienes muebles<sup>22</sup>. Este registro se divide en seis secciones diferentes, según la clase de bien que se está inscribiendo. Por tanto, cada vez que un bien mueble se inscribe en alguna de estas secciones, se le va a aplicar la normativa orgánica de los Registros y además la normativa específica para esa clase de bien mueble. En la sección de “Buques y Aeronaves”, que es la que nos atañe en este trabajo, se inscriben todos aquellos actos o controversias que afecten a aeronaves y embarcaciones independientemente de la lista en la que éstos estén inscritos en el Registro administrativo que les corresponda.

---

<sup>20</sup> DURÁN, R., “Proyección registral del buque” en García-Pita, J. (ed.), *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Aranzadi, Navarra, 2012, p. 218

<sup>21</sup> JIMÉNEZ, V., *Los registros abiertos de buques: un análisis general*, ICADE Business School, 2017 (disponible en: <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146533/retrieve>)

<sup>22</sup> DURÁN, R., “Proyección registral del buque”..., op. cit., pp. 218-219

El sistema registral de nuestro país se caracteriza por ser un sistema dual: los buques deben inscribirse tanto en el Registro de Bienes Muebles como en el Registro Marítimo, Administrativo o de Matrícula<sup>23</sup>.

En definitiva, y como dice DURÁN, nos encontramos ante un sistema de registro de lo más complejo, ya que se combina un Registro administrativo junto con el Registro jurídico:

- El Registro administrativo se trata de un instrumento cuyo fin fundamental es aportar noticia oficial de todos los hechos que recoge. Es un medio de conocimiento y publicidad de su contenido, ya que los registradores de este registro no pueden realizar un control de legalidad de lo que se está inscribiendo<sup>24</sup>.

Dentro del Registro administrativo encontramos los Registros ordinarios o tradicionales y los Registros especiales<sup>25</sup>.

- En cambio, en el Registro jurídico sí que existe un control de legalidad material de todo aquello que incorpora. Esto tiene una serie de implicaciones: presunción de legalidad y protección del contenido por los Tribunales<sup>26</sup>.

La inscripción en el Registro administrativo no excluye la inscripción en otros Registros públicos, es decir, si el buque está inscrito en el Registro administrativo de “Registros de buques y empresas navieras” para su identificación a través de una matrícula, no exime al buque de inscribirse en un Registro jurídico.

### ***5.1.1. Tipos de inscripciones<sup>27</sup>***

Partimos de la base de que el principio general en el registro de buques es la obligatoriedad de las inscripciones. La sanción que se obtiene al no realizar dicha inscripción oscila desde la más pobre que podemos pensar, que es que los terceros podrán

---

<sup>23</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 211

<sup>24</sup> DURÁN, R., “Proyección registral del buque”..., op. cit., p. 226

<sup>25</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 212

<sup>26</sup> DURÁN, R., “Proyección registral del buque”..., op. cit., p. 226

<sup>27</sup> *Ibid.* op. cit., pp. 235-239

ampararse en que lo que no está inscrito no les afecta, hasta una sanción más estricta, que se da en contadas ocasiones cuando la inscripción es constitutiva.

La primera clasificación de los asientos registrales es la de obligatorios o facultativos:

- Inscripciones obligatorias

Vienen recogidas en el art. 576 del Código de Comercio<sup>28</sup>, que es respaldada por una doctrina del Supremo, que defiende que toda compra de un buque deberá estar recogida en un documento escrito, que tendrá que estar recogido en el Registro Mercantil si quiere desplegar efectos frente a terceros.

La obligatoriedad de un asiento no implica que la misma sea constitutiva. En el caso de la transmisión de propiedad de un buque, se trata de una inscripción obligatoria pero declarativa.

- Inscripciones facultativas

La diferencia con las inscripciones obligatorias es bastante tenue, y radica en el efecto que tiene la publicidad. Ya que, si un acto no está inscrito, no se podrá oponer frente a terceros. Por tanto, no cabrían inscripciones facultativas porque no sustentan la buena fe de los terceros.

La siguiente clasificación es la de inscripciones declarativas y constitutivas. Esta distinción se realiza únicamente desde la perspectiva de la eficacia material:

- Inscripción constitutiva

Es aquella que recoge un derecho que a la vez contiene. En otras palabras, que ese derecho no existiría fuera de ese asiento. Se tratan de unos asientos excepcionales en nuestro sistema registral, debido a que únicamente se utilizan en determinados casos y con algunos derechos en concreto (como, por ejemplo, la hipoteca).

- Inscripción declarativa

En este caso el acto nace fuera de las paredes del Registro, y gana eficacia gracias a su publicidad oficial.

---

<sup>28</sup> Vid. Artículo 576 de Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio («BOE» núm. 289, de 16 de octubre de 1885)

## 5.2. Tipos

### 5.2.1. *Registros administrativos o Registros marítimos*

Según la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante<sup>29</sup> podemos distinguir en nuestro país dos tipos de registros marítimos o administrativos: el Registro Ordinario o Registro de Buques y Empresas Navieras, y el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras o REBEN<sup>30</sup>.

El primer Registro, el ordinario, se trata de un registro público en donde se registran todas las empresas de buques de España y aquellos buques que navegan con la bandera española izada, es decir, cuyo Estado de pabellón es España. Está estructurado territorialmente, por lo tanto, podemos encontrar tanto un Registro central (Registro Central de la Dirección General de la Marina Mercante) y luego unos registros periféricos (Registros de las Capitanías Marítimas).

Como declaran GABALDÓN Y RUIZ, el Registro Especial también es público, pero se diferencia de los Registros ordinarios en que únicamente lo podemos encontrar en Canarias y, por ello, se dirige desde las Capitanías Marítimas de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

#### **a) Objetivo, tasas, consecuencias y contenido<sup>31</sup>**

El objetivo principal de los registros administrativos es que el Estado, como Estado de pabellón que es, pueda ejercer sus capacidades y deberes sobre los buques civiles. Sin embargo, debemos tener en cuenta que el ejercicio de sus funciones está limitado al ámbito público, ya que de la esfera privada se encarga el Registro Mercantil.

En cuanto al contenido, éste viene recogido tanto en la Ley como en el Decreto de abanderamiento, matriculación y registro de buques. La Ley establece que para que

---

<sup>29</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011)

<sup>30</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 212

<sup>31</sup> *Ibid.* op. cit., pp. 212-213

puedan surtir todos los efectos, el registro debe recoger todas las características del buque y cualquier modificación que se realice sobre las mismas, también cualquier acto jurídico o contrato a través de los cuales el buque cambie de propiedad o se establezcan derechos reales sobre el mismo<sup>32</sup>.

El Decreto establece que el Registro deberá incorporar todo dato relacionado con la identificación del buque y sus propietarios desde el momento en que éste se ha construido en un astillero español<sup>33</sup>.

En relación con las tasas de este tipo de registros, debemos saber que fue la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante la que estableció el sistema de tasas, porque con anterioridad a esta ley no existían. Existen tres hechos impositivos sometidos a tributación<sup>34</sup>: inscripción, permanencia en el registro (pagadera anualmente) y la baja en el registro. Estas tasas son aplicables tanto para registros ordinarios como especiales<sup>35</sup>.

#### **b) Lista de buques<sup>36</sup>**

El registro administrativo ordinario se rige por un principio de inscripción universal, es decir, cualquier buque o embarcación puede ser registrado en el mismo. Esto lo podemos encontrar en los arts. 1 y 2 del Decreto de 1989 sobre “abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo”<sup>37</sup>.

El registro está organizado en libros, a los que se les denomina “listas”. Destacamos las siguientes listas:

---

<sup>32</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011)

<sup>33</sup> Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo («BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989, páginas 26207 a 26211)

<sup>34</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 213

<sup>35</sup> *Ibid.* op. cit., p. 213

<sup>36</sup> *Ibid.* op. cit., pp. 213-214

<sup>37</sup> Vid. Artículos 1 y 2 de Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo («BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989, páginas 26207 a 26211)

- Lista Segunda: en este libro encontramos inscritos todos aquellos buques cuya finalidad es el transporte tanto de mercancías como de personas.
- Lista Tercera: en esta sección quedan registrados todos los buques destinados a la pesca y recursos marinos con el fin de comercializar con ellos.
- Lista Sexta: esta lista está relacionada con la séptima en el sentido que ambas recogen las inscripciones de buques y embarcaciones de recreo o deportivas. La diferencia es que la Lista Sexta sólo recoge aquellas embarcaciones que se destinen a un fin lucrativo, como por ejemplo el alquiler de las mismas.
- Lista Séptima: buques y embarcaciones de la Lista Sexta, no destinados a obtener lucro con ellas, sino destinadas a fines particulares. En esta lista también se registran todas las embarcaciones destinadas a la pesca no profesional.
- Lista Novena: la última lista incluye todas las embarcaciones, buques y artefactos navales que se hallen en construcción.

### **c) Clases de registros administrativos**

#### **1. Registros abiertos**

##### **Historia**

Como ya hemos visto anteriormente, los Estados son los que estipulan los requisitos para que los buques puedan inscribirse en sus registros y portar sus banderas. Esta capacidad que poseen los Estados fue recogida por primera vez en el Convenio de Ginebra sobre Alta Mar en 1958<sup>38</sup>.

Los registros abiertos, también conocidos como pabellones de conveniencia o pabellones de necesidad, empiezan a ser utilizados en el siglo dieciséis por los barcos ingleses. Ya que para que éstos pudieran establecer relaciones comerciales con las Indias orientales, que estaban restringidas únicamente a buques españoles, sus buques navegaban bajo la bandera española. Incluso en el siglo diecisiete, los buques de Inglaterra seguían cambiando la bandera bajo la que estaban navegando, esta vez utilizando la francesa, y así poder navegar por aguas canadienses<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., p. 387

<sup>39</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa y elección del mejor registro para un buque y tráfico determinado* (trabajo final de grado). Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2014 (disponible en <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/25983>), p. 1

Pero no fue hasta el siglo dieciocho cuando este fenómeno se volvió más notorio. Como explica BAUZÁ en su trabajo, los buques mercantes empezaron a cambiar la bandera bajo la que navegaban en función de sus intereses comerciales: los buques genoveses decidieron navegar bajo la bandera francesa porque sus mercancías eran de interés en Francia, o bajo la bandera inglesa, si tenían que atravesar el Golfo de Corinto.

En 1905 se habla por primera vez de nacionalidad del buque. Fue la Corte de la Haya quien estableció que la nacionalidad de un buque viene definida por la bandera que porta y el registro en el que se halla inscrito<sup>40</sup>.

BAUZÁ anota que Panamá fue el primer país en abrir su registro. La razón detrás de esta acción fue el mantenimiento de las relaciones que tenía el país con Estados Unidos, debido a las ayudas que había aportado este último a la creación de la República de Panamá. No fue hasta 1925 cuando este registro se hizo oficial mediante una ley.

El primer buque en inscribirse lo hizo en 1919, traspasándose del registro canadiense (pabellón canadiense) al registro de Panamá, con el objetivo de evitar la Ley seca americana y así poder llevar ron a bordo<sup>41</sup>.

Como detalla BAUZÁ, a partir de los años treinta Europa atravesaba una época de inestabilidad política que fomentó que muchos buques españoles durante la Guerra Civil o buques griegos se registraran en el registro abierto de Panamá, ya que este registro era más tolerante.

Durante la Segunda Guerra Mundial se incrementaron las inscripciones en el registro panameño, destacando la huida de buques americanos hacia este registro. Sin embargo, el auge de Panamá quedó frenado en el momento que la contienda

---

<sup>40</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 12

<sup>41</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., p. 388

finalizó, así que en 1948 Estados Unidos decidió crear un nuevo registro abierto en Liberia.

GABALDÓN declara en su obra que las creaciones de estos dos pabellones de conveniencia impulsaron el nacimiento de nuevos pabellones de necesidad, llevándonos al sistema de registros abiertos actual (del que podemos destacar su mercado internacional de venta).

### **Características**

En 1970, las características comunes a todos estos registros fueron recogidas en el *Rochdale Report* en Reino Unido. Estas características pueden definir mejor a los pabellones de conveniencia de aquella época, ya que actualmente estos registros son tan variados que es complicado establecer unas características comunes para todos ellos. De todos modos, esas características siguen siendo útiles en nuestros tiempos<sup>42</sup>:

- El control y propiedad del buque registrado puede ser de una persona no nacionalizada en el Estado de registro (Estado de pabellón), ya que la legislación de éste lo permite. En otras palabras, el buque podrá pertenecer a un extranjero.
- Los buques registrados obtendrán beneficios fiscales, ya que pagarán pocos impuestos o ninguno. Únicamente tendrán que aportar la tasa de inscripción y una tasa de permanencia cada año, que variará según el arqueo del buque.
- La inscripción en estos registros es accesible y ágil. Únicamente es necesario acudir a las oficinas consulares del Estado de pabellón.
- Los Estados de pabellón suelen caracterizarse por tener un tamaño tan reducido que sus propios buques no cubren las necesidades de transporte del mismo. Es decir, se tratan de Estados que nunca han tenido tradición marítima.

---

<sup>42</sup> Reino Unido. Rochdale Report on shipping industry, 1970, AN 156/22

- Está permitido tener trabajadores en el buque que no estén nacionalizados en el Estado de pabellón.
- Los Estados de pabellón no cuentan con los suficientes medios ni los instrumentos administrativos necesarios para poder cumplir con las normas internacionales o para poder mandar sobre los armadores de los buques registrados.

Esta última característica, hoy en día, es la única que ha variado, como consecuencia del rechazo que han experimentado los registros abiertos por parte de la comunidad internacional.

### **Tipos<sup>43</sup>**

Existen varios tipos de registros abiertos, que pueden ser clasificados de la siguiente manera:

- Registros clásicos: son aquellos que han sido creados antes de 1986. Se trata de los registros de Panamá, Chipre, Liberia y Honduras.
- Registros de conveniencia: aquí incluimos todos aquellos registros que, compartiendo las características de la clasificación anterior, fueron creados en una fecha posterior a 1986. Esta clasificación está constituida por veintitrés registros, entre los que podemos destacar: Barbados, Islas Feroe, Islas Marshall, Islas Mauricio o Belice.
- Registros pertenecientes a la enseña roja: los registros que forman esta clasificación son registros dependientes de países pertenecientes a la Mancomunidad de Naciones (*Commonwealth*): Bahamas, Islas Cayman, Bermudas o Malta. Podemos diferenciar dos tipos de registros: los de categoría 1 y los de categoría 2. Los primeros permiten el registro de todo tipo de buques (no existen limitaciones en cuanto a eslora, tonelaje o fin); los segundos sólo admiten la inscripción de embarcaciones con un arqueo hasta 150 y si no están destinados al comercio hasta 400<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 17

<sup>44</sup> JIMÉNEZ, V., *Los registros abiertos de buques: un análisis...*, op. cit., p. 27

- Registros especiales o Segundos registros: será explicado con mayor detenimiento posteriormente.

Aunque los registros de conveniencia son una clase de registros abiertos, existe una diferencia ideológica entre los conceptos. Los armadores de los buques se inclinan por el término de “registro abierto” para referirse a cualquiera de sus tipos (sea registro de conveniencia o cualquiera de los otros tipos) porque este concepto hace referencia a la accesibilidad que los caracteriza; mientras, los sindicatos son partidarios de “registro de conveniencia” ya que el término está cargado de presunciones negativas que enfatizan el daño que estos registros producen en el mercado de trabajo.

### **Oposición a los registros abiertos<sup>45</sup>**

El aumento en la creación de los registros abiertos no estuvo libre de ser criticada. La máxima oposición vino de la mano de los Estados marítimos tradicionales y de los sindicatos laborales internacionales que defendían a los trabajadores del mar, porque alegaban que estos pabellones de conveniencia ponían en peligro la seguridad del mar y las condiciones laborales que se daban en estos buques.

Las críticas alegadas por los anteriores se basan en que las estadísticas han demostrado que en los buques registrados en los pabellones de conveniencia el indicativo de accidentes en el mar supera en creces al de los buques inscritos en registros cerrados. También, en estos registros abiertos, el Estado de pabellón no cuenta con una administración marítima suficiente como para hacerse cargo de tantas inscripciones de buques, debilitando el control que tienen sobre ellos.

En relación con la crítica desde el punto de vista laboral, ésta fue liderada por la ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte) y su lucha se centró en acabar con la explotación que sufrían los trabajadores en este tipo de buques. Como resultado de este conflicto, se firmó en 1958 el Convenio Colectivo ITF que

---

<sup>45</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., pp. 389-390

recogía una serie de condiciones laborales que debían ser cumplidas por los armadores.

Con estas condiciones nace el Certificado Azul, que era otorgado a todos aquellos armadores que cumplieran con estos mínimos. Todo buque registrado que no tuviera este certificado podía ser paralizado al llegar a puerto siempre que los trabajadores de éste estuvieran afiliados a la ITF.

Sin embargo, GABALDÓN anota que este Certificado y el Convenio Colectivo ITF perdieron su fuerza ya que, en muchos países en desarrollo, a los trabajadores no les importaba trabajar por debajo de los mínimos estipulados por el Convenio. Aunque cabe destacar que actualmente, el convenio sigue en vigor y continúa protegiendo hasta 90.000 trabajadores en alta mar.

Para evitar la inseguridad que viene de la mano de los Pabellones de conveniencia, se decidió aprobar los convenios de la Organización Marítima Internacional y Organización Internacional del Trabajo. También crearon una legislación interna sobre el mar y mejoraron sus administraciones para poder hacerse cargo de los buques inscritos.

La exención de pago de impuestos en los registros abiertos tuvo como consecuencia que los Estados con registros cerrados perdieran potencial. Para volver a ganar competitividad, estos Estados tradicionales tuvieron que ofrecer más ayudas o subvenciones a los buques para atraerlos a sus registros y así evitar que huyeran hacia registros más favorables fiscalmente. Aunque después, estos Estados acabarían ofreciendo las mismas ventajas fiscales que los registros abiertos, mediante la creación de los registros off-shore o segundos registros.

## **2. Registros nacionales o cerrados.<sup>46</sup>**

Los registros denominados nacionales o cerrados fueron creados con anterioridad a los registros abiertos y son aquellos en los que existe una verdadera

---

<sup>46</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p.17

unión o relación entre la bandera del buque, su propietario y el propio buque. Por lo tanto, sí se cumple la doctrina del *genuine link*.

### **Características**

Los requisitos exigidos para el registro de un buque en este tipo de registros son los siguientes:

- El propietario o armador del buque deben tener la nacionalidad del país en el que se está inscribiendo el mismo.
- Que el equipamiento y tripulación del buque sean de la nacionalidad del país registrador.
- El cumplimiento de las normas, tanto nacionales como internacionales, relativas a la seguridad y contaminación marinas que hayan sido ratificadas por el país que abandera.
- Se someterán a los regímenes laborales, jurídicos y fiscales de la misma forma que el resto de los sectores económicos.

Para que los requisitos de estos registros nacionales se respeten, la Administración Marítima ha creado una fuerza de inspectores que se encargan de salvaguardar el cumplimiento de las condiciones mínimas estipuladas en los Convenios Internacionales de los que forme parte el país<sup>47</sup>.

#### **5.2.2. Registros jurídicos o Registro de Buques**

El registro jurídico de buques es, como ya se ha mencionado anteriormente, el Registro de Bienes Muebles. El mismo recoge todos los títulos y cargas que pueden recaer sobre aeronaves, buques y cualquier otro tipo de bien mueble, además de las condiciones generales que deben aplicarse en los contratos sobre éstos. Está organizado en seis Secciones, pero la que nos afecta en este trabajo es la Sección Primera, que es donde quedan inscritos los buques<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> JIMÉNEZ, V., *Los registros abiertos de buques: un análisis...*, op. cit., p.12

<sup>48</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., pp. 215-216

En cuanto a la obligación de inscripción de los buques, teóricamente todos los buques que reúnan las características del art. 146 del Reglamento del Registro Mercantil<sup>49</sup> deben ser registrados. GABALDÓN Y RUIZ declaran que en la práctica esto no es algo tan sencillo, porque como hemos visto, el concepto jurídico de buque es algo disperso.

### **5.3.Regulación**

#### **5.3.1. Registros jurídicos**

El Registro de buques está regulado por una normativa caducada, ya que el Reglamento del Registro Mercantil deja vigente los arts. 145 al 190 de su Reglamento del año 1956<sup>50</sup>, hasta que el Reglamento del Registro de Bienes Muebles sea publicado. Como este último reglamento aún no se ha elaborado, estos artículos siguen vigentes aún contando con más de medio siglo de antigüedad y aún cuando el propio Reglamento del Registro Mercantil de 1956 ha sido sustituido por completo<sup>51</sup>.

En cuanto a todo lo relacionado con la organización del registro, también se regula en una serie de reglamentos de forma muy dispersa pero que han ido configurando la normativa de Registro de Bienes Muebles. Entre estos reglamentos encontramos el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación o la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles.

Por tanto, el Registro de Bienes Muebles actualmente sigue sin contar con un Reglamento que lo regule. RAMÓN DURÁN defiende que se debe crear un cuerpo legal para este Registro, con una serie de reglas uniformes, precisas y adaptadas a la realidad de la navegación actual<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> Vid. Artículo 146 de Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil («BOE» núm. 184, de 31 de julio de 1996)

<sup>50</sup> Vid. Artículos 145-190 de Decreto de 14 de diciembre de 1956 por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil y el Arancel de los honorarios que devengarán los Registradores Mercantiles («BOE» núm. 66, de 07 de marzo de 1957)

<sup>51</sup> DURÁN, R., “Proyección registral del buque”..., op. cit., p. 220

<sup>52</sup> *Ibid.* op. cit., pp. 220-221

### 5.3.2. Registros Marítimos o Administrativos<sup>53</sup>

En la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 2011<sup>54</sup> se recoge la regulación de todos los registros marítimos, tanto ordinarios como especiales. En cuanto a reglamentos que desarrollen dicha ley, todavía no se ha desarrollado ninguno; por ello, sigue en vigor el Real Decreto de 1989<sup>55</sup> sobre “abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo”.

## 6. REGISTROS ESPECIALES O SEGUNDOS REGISTROS

Los registros especiales, también denominados registros dobles o segundos registros o incluso registros off-shore, se tratan de unos registros creados como excusa para poder destinar determinadas ayudas o subvenciones en algunos Estados a los buques, sobre todo en Estados desarrollados<sup>56</sup>.

Pero el motivo que definitivamente impulsó la creación de estos registros fue el intento de los Estados de eludir la huida masiva de sus buques nacionales a registros abiertos de otro tipo, como los registros de conveniencia<sup>57</sup>.

Estos registros han sido considerados registros híbridos entre los registros abiertos y los registros cerrados. La razón de lo anterior es que ciertos autores consideran que de los registros abiertos han heredado las ventajas fiscales y laborales que existen en éstos y de los registros cerrados la obligatoriedad del cumplimiento de lo exigido por las leyes relativas a la seguridad (en nuestro estudio, consideraremos a los registros especiales como un tipo de registro abierto)<sup>58</sup>.

---

<sup>53</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 211

<sup>54</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011)

<sup>55</sup> Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo («BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989, páginas 26207 a 26211)

<sup>56</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., p. 289

<sup>57</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 19

<sup>58</sup> JIMÉNEZ, V., *Los registros abiertos de buques: un análisis...*, op. cit., p. 13

El *modus operandi* de los legisladores de estos países fue crear estos registros especiales, a los que se les sometería a un régimen jurídico totalmente distinto al del registro ordinario, manteniendo en vigor este último<sup>59</sup>. Es decir, estos registros especiales se diferenciarían de los ordinarios en que los primeros contarían con unas condiciones fiscales, laborales y jurídicas similares a las de los registros de conveniencia<sup>60</sup>. Por tanto, los armadores de ese Estado podían elegir si inscribir su buque en el registro ordinario o en el especial y, por ende, estos registros son llamados registros dobles también<sup>61</sup>.

Los territorios en donde se crean estos registros se caracterizan por estar bajo la soberanía de un Estado (que será el Estado de pabellón), pero que cuentan con una serie de especialidades tributarias, sociales o fiscales. Es decir, pueden ser territorios que se encuentran incluso en otro continente distinto al del Estado de pabellón (ultramar), pero que se encuentran sometidos a su soberanía (por ejemplo, Inglaterra y su registro off-shore de la Isla de Man).

Cabe destacar que estos registros solían ser creados en zonas territoriales sometidas a la jurisdicción de un país, pero que contaban con un sistema fiscal peculiar<sup>62</sup>. También, muchos de estos segundos registros están localizados en lugares tan alejados del Estado de pabellón debido a que éstos se tratan de antiguos territorios de la época colonial<sup>63</sup>.

Podemos dividir los registros especiales en abiertos y cerrados, al igual que cualquier registro nacional. Los registros especiales cerrados estarán orientados a la inscripción única de buques nacionales (es decir, cuyos armadores portan la nacionalidad del Estado de pabellón), pero también pueden ser abiertos, de forma que buques de otros Estados (con armadores de distinta nacionalidad a la del pabellón) también puedan acceder a este registro. En este último caso, aunque es el más frecuente, se suele exigir que la compañía a la que pertenezca el buque esté formada en parte por individuos nacionalizados en el

---

<sup>59</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., p. 289

<sup>60</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 19

<sup>61</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., p. 289

<sup>62</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p.19

<sup>63</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques de Canarias*. Revista electrónica del Departamento de Derecho de la Universidad de La Rioja, REDUR, (2), 2004, (disponible en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/oaiart?codigo=913097>)

Estado de pabellón y que esta sociedad cuente con una sede en el territorio donde se encuentra el registro especial<sup>64</sup>.

Del primer tipo de registros mencionados anteriormente destacamos la Isla de Man, Las Antillas holandesas y las Islas de Kerguelen. Y los registros dobles que sí admiten el registro de buques extranjeros son el NIS de Noruega, REBEN en Canarias (España), DIS de Dinamarca, el registro de Madeira en Portugal y el GIS alemán<sup>65</sup>.

A continuación, veremos los segundos registros más importantes que podemos encontrar en Europa, que es el continente que nos afecta:

### **6.1.Canarias (REBEN)**

#### **Historia**

El nacimiento del REBEN como registro especial está relacionado directamente con la marina mercante española y las ayudas que ésta ha recibido siempre. Todavía en los años ochenta el Gobierno español continuaba ofreciendo primas a todas aquellas flotas de buques que llevaban a cabo una serie de líneas de navegación de carácter regular, o también ofrecía una serie de subvenciones que dependían de las cantidades que el buque transportaba a granel<sup>66</sup>.

Con la incorporación de España en la Comunidad Europea, todas estas ayudas y subvenciones fueron organizadas en lo que se llamó el Plan de Flota. Este Plan promovió la modernización de la flota española, a través de las primas a la innovación tecnológica y ayudas para enviar al desguace a todos aquellos buques obsoletos.

Posteriormente, este Plan fue sustituido por el “Plan de Viabilidad de la Marina Mercante”, cuyo fin era, de nuevo, redistribuir las ayudas a esta flota, pero esta vez se analizaba caso por caso cada buque a la hora de asignar dichas ayudas. Sin embargo,

---

<sup>64</sup> GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional...*, op. cit., pp. 289-290

<sup>65</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 20

<sup>66</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “La regulación del mercado de transporte marítimo” en Gabaldón, J. y Ruiz, J., (ed.), *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2002, p. 198

GABALDÓN Y RUIZ anotan que este nuevo Plan no pudo evitar la disminución en número que estaba experimentando la flota mercante de nuestro país.

Junto con los Planes anteriormente mencionados para organizar las ayudas recibidas, impulsados por la necesaria liberalización y desregulación del sector de transporte marítimo para entrar en la Unión europea y la profunda crisis del petróleo, el número de buques inscritos en el registro español sufrió una drástica caída<sup>67</sup>.

Consecuentemente, la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante creó el Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBEN) en 1992<sup>68</sup>.

En estos tiempos, el REBEN no era un segundo registro muy fuerte en cuanto a ventajas laborales o ayudas fiscales<sup>69</sup>. Consecuentemente, este registro fue reforzado con la entrada en vigor en 1994 de la Ley de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias<sup>70</sup>, la cual introducía una serie de ventajas económicas<sup>71</sup>, pero no conseguía llevar al REBEN a los niveles en los que se encontraban otros registros de conveniencia.

Antiguamente los buques registrados en este registro debían navegar por aguas extranacionales, es decir, la navegación de cabotaje (en aguas nacionales) no estaba permitida a la hora de su inscripción. La solución a este problema vino de la mano de varios reales decretos (Real Decreto 897/93<sup>72</sup> y Real Decreto 392/96<sup>73</sup>), que lograron que la inscripción en este registro incluyera también tanto a los que realizaban navegación de cabotaje como a aquellos buques que transportaban materiales como petróleo y a aquellos que realizan servicios de crucero<sup>74</sup>.

---

<sup>67</sup> PÉREZ, A., *Fiscalidad de las Sociedades inscritas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias* (trabajo final de grado). Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 2017

<sup>68</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “La regulación del mercado” ..., op. cit., pp. 198-199

<sup>69</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 36

<sup>70</sup> Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias («BOE» núm. 161, de 07 de julio de 1994)

<sup>71</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “La regulación del mercado” ..., op. cit., p. 199

<sup>72</sup> Real Decreto 897/93, de 11 de junio, por el que se regulan los servicios de cabotaje («BOE» núm. 152, de 26 de junio de 1993)

<sup>73</sup> Real Decreto 392/96, de 1 de marzo, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico («BOE» núm. 65, de 15 de marzo de 1996)

<sup>74</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 36

Dicho registro ha ido mejorándose desde entonces a través de la creación de un régimen fiscal específico en 2002 (denominado *tonnage tax*) y a la aprobación de leyes que mejoraron el potencial del REBEN.

### **Normativa<sup>75</sup>**

El segundo registro español, REBEN, viene recogido en la Disposición adicional decimosexta del Real Decreto Legislativo 2/2011 que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante<sup>76</sup>, que copia el contenido del resto de normativas de los segundos registros de Europa.

Entre los Reales Decretos dictados sobre la materia, podemos distinguir el RD 392/96 por el que se admitió la inscripción de los buques destinados a la navegación de cabotaje en el REBEN.

También podemos incluir en la normativa del REBEN todos aquellos convenios y acuerdos que han sido suscritos por España con las Naciones Unidas o con otros órganos de análoga relevancia. Podemos destacar el Convenio SOLAS 74/78 que recoge el Código internacional de mercancías peligrosas.

### **Características**

El segundo registro de buques y embarcaciones de Canarias se caracteriza por ser administrativo, opcional, público, especial, heterónimo y suplementario al registro ordinario<sup>77</sup>.

Podemos decir que es especial porque el Texto Refundido de la Ley ha elegido someterlo a un régimen legal diferente al que está sometido el registro ordinario.

---

<sup>75</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 41

<sup>76</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011)

<sup>77</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques...*, op.cit. p. 110

También se trata de un registro opcional porque según explica DOMÍNGUEZ en su obra los armadores de los buques únicamente están obligados a inscribir a éstos en el registro ordinario siempre que quieran navegar bajo la bandera española. En cambio, el armador será quien opte por registrar su buque en el REBEN porque quiere beneficiarse de las ventajas que éste ofrece.

Se caracteriza como heterónimo porque su organización queda supeditada a dos órganos diferentes: el Ministerio de Fomento y los poderes marítimos. Mientras que el primero se encarga tanto del registro como de dar de baja los buques en el registro, los segundos gestionarán y administrarán los mismos. Cabe destacar que será competencia compartida de estos dos órganos el otorgamiento de la patente para navegar y su correcta expedición<sup>78</sup>.

Antiguamente, cuando aún no había entrado en vigor el Texto Refundido de la Ley, el REBEN era un registro secundario respecto al registro ordinario porque todo buque que quisiera acceder a dicho registro debía estar registrado previamente en el registro ordinario, ya que al fin y al cabo estas embarcaciones navegarían bajo bandera española y el abanderamiento lo otorga la inscripción en el registro ordinario. Sin embargo, este carácter secundario no se cumplía en determinadas ocasiones; cuando los buques realizaban navegación en aguas no nacionales (extranacionales) la inscripción en el registro ordinario no era necesaria ya que, al estar inscritos en el registro ordinario y luego registrarse en el REBEN, serían dados de baja del registro ordinario, continuando únicamente en el registro especial. A efectos prácticos, esta característica sólo se aplicaba en los casos de navegación de cabotaje, donde el buque sí quedaba inscrito en ambos registros<sup>79</sup>.

Lo anterior daba pie a una gran cantidad de problemas, ya que muchos de los buques del antiguo REBECA (hoy llamado REBEN) estaban inscritos en tres registros diferentes: registro ordinario, registro especial y registro de Bienes Muebles (registro jurídico). Actualmente, con el Texto Refundido en vigor, el registro REBEN pierde ese carácter

---

<sup>78</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques...*, op.cit. p. 110-11

<sup>79</sup> *Ibid.* op.cit. p. 111

secundario, ya que al registrar el buque en el registro especial éste será dado de baja automáticamente del registro ordinario (independientemente del tipo de navegación que realice el mismo)<sup>80</sup>.

### **Requisitos de registro del buque**

Como determinan GABALDÓN Y RUIZ en su obra, al tratarse de un registro especial, no cuenta con el carácter del Registro ordinario, sino que es más excluyente y restrictivo. En éste únicamente podrán ser inscritos aquellos buques que cumplan con las exigencias recogidas en la Disposición adicional decimosexta del Texto Refundido:

- Deben dedicarse al transporte de mercancías, y no deben ser pesqueros o destinados a la defensa de nuestra nación. Es decir, que tengan un fin mercantil<sup>81</sup>. También serán inscribibles todos aquellos buques en manos de un ente público que lleven a cabo una labor mercantil siempre que formen parte del sector privado<sup>82</sup>.

El REBEN se volvió más competitivo al permitir que los buques civiles también pudieran acceder al registro, ya que sólo se exige que potencialmente puedan desempeñar funciones mercantiles, no que en el momento estén destinados a ese uso. De esta forma, el número de buques potencialmente inscribibles en este registro aumentó<sup>83</sup>.

- Estén contruidos o en proceso de construcción.
- Su arqueo sea de 100GT, o lo supere.
- Deberá respetar las normas europeas en relación con el apoyo estatal al transporte marítimo.
- Los buques que vengan de otros registros de la Comunidad europea podrán obtener en España el certificado análogo al de su país de origen siempre que hayan permanecido inscritos en su registro originario al menos seis meses, todo ello sin previa inspección del Ministerio de Fomento (normalmente necesaria en los casos en los que el buque procede de registros extranjeros, comunitarios o extracomunitarios)<sup>84</sup>.

---

<sup>80</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques en el texto refundido de la ley de puertos y la marina mercante en el derecho español*, 2012, pp. 274-275

<sup>81</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 214

<sup>82</sup> PÉREZ, A., *Fiscalidad de las Sociedades inscritas*..., op.cit., p. 11

<sup>83</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques en el texto*..., op.cit., pp. 278-279

<sup>84</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa*..., op. cit., p. 37

- Los buques que se importen desde fuera de la Comunidad Europea deberán certificar que han abonado los impuestos de aduanas y que cumplen con la normativa de seguridad española<sup>85</sup>.
- La empresa que solicite su inscripción debe ser la propietaria del buque o que sea responsable de su gestión<sup>86</sup>.

### **Requisitos sobre equipamiento y tripulación**

- Número de tripulación mínima exigida: es fijada por el Ministerio de Fomento en base a las cualidades del buque. Para ello se analiza su arqueo, las zonas por las que suele navegar, el tipo de mercaderías con las que comercializa o el cargo que ostentan los marineros<sup>87</sup>. La decisión se tomará siempre teniendo en cuenta los mínimos en materia de seguridad en el buque, en puerto y durante la navegación, y los tratados internacionales ratificados por nuestro país<sup>88</sup>.
- Se exige que tanto el capitán como el primer oficial del buque cuenten con la nacionalidad europea. En cuanto al resto de los marineros, se exige que únicamente el 50% de ellos, como mínimo, sean miembros de la Unión. Lo anterior se exceptúa en el caso de los buques de Estado que no lleven a cabo funciones comerciales<sup>89</sup>. Este requisito puede ser obviado ya que el Texto Refundido permite al Ministerio de Fomento tener en cuenta otro tipo de circunstancias que consientan la disminución del porcentaje de tripulantes comunitarios a bordo del buque. Estas circunstancias pueden ser, por ejemplo, la no existencia de suficientes marineros españoles o comunitarios para ser contratados<sup>90</sup>.
- Para el porcentaje restante de tripulantes no nacionalizados en la Unión Europea se les aplicará la legislación social y del trabajo elegida por las partes y, en su defecto, la legislación española. Pero, en todo caso, debe respetar lo estipulado por la Organización Internacional del Trabajo<sup>91</sup>.

<sup>85</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques...*, op.cit., pp. 116-117

<sup>86</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque”..., op. cit., p. 214

<sup>87</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 38

<sup>88</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques...*, op.cit., p. 116

<sup>89</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 38

<sup>90</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques...*, op.cit., p. 115

<sup>91</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 38

- Todos los buques que provengan de registros europeos no serán inspeccionados por la Administración Marítima ya que se entiende que ya cumplían con las normas sobre seguridad de esos países (en otras palabras, que respetan la normativa europea). En cambio, si el buque estaba registrado en un registro de fuera de la UE éste deberá ser inspeccionado<sup>92</sup>.

### **Requisitos para el sujeto que inscribe**

- La empresa que pretende inscribir el buque debe tener el título de propiedad, la posesión basada en arrendamiento financiero o cualquier otro tipo que acredite estos derechos sobre el mismo<sup>93</sup>.
- La empresa debe tener su sede de control efectiva en Canarias y, de no ser así, que al menos posea una sede representativa permanente en las islas<sup>94</sup>.
- La Administración Pública y los organismos públicos también podrán inscribir embarcaciones en el REBEN. Se les exigirá las mismas condiciones que a las empresas navieras<sup>95</sup>.

### **Ventajas económicas derivadas del REBEN<sup>96</sup>**

- Todos los actos o contratos realizados sobre los buques estarán exentos del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.
- Exención del 50% en el IRPF de los rendimientos del trabajo que obtengan los marineros a bordo de los buques que hubiesen sido devengados durante la navegación.
- 90% de bonificación en cuanto al Impuesto de Sociedades para aquella parte de la base imponible que se haya obtenido por las sociedades propietarias/gestoras de los buques inscritos mediante la explotación de los mismos<sup>97</sup>.
- Las empresas o gestoras de los buques podrán tener la opción de pagar el IS sobre la cantidad de beneficios obtenidos o sobre una cantidad previamente fijada por

---

<sup>92</sup> JIMÉNEZ, V., *Los registros abiertos de buques: un análisis...*, op. cit., p. 81

<sup>93</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit.

<sup>94</sup> PÉREZ, A., *Fiscalidad de las Sociedades inscritas...*, op.cit., p. 11

<sup>95</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques en el texto...*, op.cit., p. 278

<sup>96</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “La regulación del mercado” ..., op. cit., p. 199

<sup>97</sup> *Ibíd.* op. cit., p. 199

tonelada que tenga el buque. A éste se le denomina *tonnage tax*<sup>98</sup>. Para poder adherirse a este régimen, la empresa deberá solicitarlo previamente al Ministerio de Hacienda, y éste deberá aceptar o rechazar. La empresa podrá hacer uso de este régimen durante diez años, prorrogables por otros diez años más<sup>99</sup>.

- 90% de bonificación en la cuota de la Seguridad Social que corre a cargo de la empresa naviera relacionada con los marineros de los buques.
- Opción de que el pago de la cuota de la Seguridad Social sea abonada por el propio tripulante, en el país en el que tenga la residencia habitual. Por tanto, el armador únicamente tendría que hacerse responsable de los costes incurridos en caso de accidente laboral<sup>100</sup>.
- La primera matriculación que haga la empresa o gestora naviera en el registro estará libre del impuesto especial que recae sobre ciertos medios de transporte<sup>101</sup>.
- La base imponible de las sociedades que estén sujetas al Impuesto de Sociedades podrá ser reducida en las cantidades que se dediquen a la reserva para futuras inversiones en Canarias. Esto viene recogido en la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias de 1994<sup>102103</sup>.
- Si la entidad propietaria o gestora del buque pertenece a la Zona Especial Canaria, tributará en régimen de transparencia fiscal<sup>104</sup>.

### **Documentación requerida<sup>105</sup>**

La documentación necesaria para inscribir un buque en el REBEN varía según si el buque pertenece o está siendo gestionado por una empresa naviera domiciliada en Canarias o en algún punto de España, o si dicha empresa tiene su domicilio social fuera de nuestro país. En los dos últimos casos, es necesario un representante legal que se encuentre en Canarias.

---

<sup>98</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 39

<sup>99</sup> PÉREZ, A., *Fiscalidad de las Sociedades inscritas...*, op.cit., p. 16

<sup>100</sup> GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “La regulación del mercado” ..., op. cit., p. 199

<sup>101</sup> BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa...*, op. cit., p. 39

<sup>102</sup> Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias («BOE» núm. 161, de 07 de julio de 1994)

<sup>103</sup> PÉREZ, A., *Fiscalidad de las Sociedades inscritas...*, op.cit., p. 14

<sup>104</sup> JIMÉNEZ, V., *Los registros abiertos de buques: un análisis...*, op. cit., p. 79

<sup>105</sup> PÉREZ, A., *Fiscalidad de las Sociedades inscritas...*, op.cit, pp. 12-13

En el caso de que la empresa sí tenga su domicilio social en nuestro país, la documentación necesaria es la siguiente:

- Copia verificada de la Tarjeta de Identificación Fiscal de la sociedad.
- Solicitud de registro de la sociedad en el Registro Especial (REBEN).
- Copia verificada de la Escritura de Constitución de la sociedad.
- Declaración del Registro Mercantil en donde se certifique el domicilio social, la razón social, capital social, identidad de los administradores societarios y, lo más importante, debe quedar plasmado el objeto social que demuestre que el mismo comprende la utilización de buques mercantes con fines económicos.
- Comprobante del pago de las tasas exigidas para la inscripción.
- Si la empresa naviera está domiciliada en cualquier punto del territorio español fuera de las Islas Canarias, se exige una copia firmada por notario de elección del representante legal.

Si la empresa naviera es extranjera, se le exigirán los mismos documentos que a las empresas nacionales, con la diferencia de que el duplicado de la Tarjeta de Identificación Fiscal no será necesario y el comprobante de su objeto social, razón social y demás se hará mediante la entrega de una copia de la escritura o documento público de la creación de la sociedad.

### **Peculiaridades en la inscripción y efectos<sup>106</sup>**

Como se ha mencionado anteriormente, el REBEN se trata de un registro especial y, por lo tanto, está sometido a un régimen jurídico diferente al Registro ordinario. El régimen jurídico aplicable es el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante<sup>107</sup>.

Debido a que no fue hasta diez años después de la entrada en vigor de esta ley que se promulgaron las normas que desarrollan a la misma, se ha tenido que delegar la gestión y organización de este registro a órganos internos del sector marítimo y no a nuestra

---

<sup>106</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques...*, op.cit., pp. 119-120

<sup>107</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011)

Administración central y los asientos de registro del REBEN se han asemejado a los del registro ordinario.

Por lo tanto, del régimen especial aplicable a este registro podemos extraer las siguientes especificidades en relación con los asientos registrales:

- En el caso de que se pretenda inscribir un buque extranjero (comunitario o extracomunitario), no se exigirá el certificado de baja del registro de origen.
- Será necesario presentar un documento certificativo del arqueo mínimo exigido para el REBEN (como ya ha sido mencionado anteriormente, se trata de 100GT mínimo).
- Se exigirá un documento que corrobore que el buque cumple con los mínimos exigidos en cuanto a la constitución de la dotación del mismo.

Finalmente, en cuanto a los efectos que desprende la inscripción de un buque en el REBEN, DOMÍNGUEZ detalla que son similares a los derivados del Registro ordinario. En otras palabras, se refiere a la obtención de la nacionalidad española. Por tanto, la inscripción en este registro especial supondrá el otorgamiento de la patente de navegación al buque, por la que podrá navegar bajo bandera española y los capitanes estarán legitimados para desarrollar sus funciones en el buque. Esta inscripción también conlleva la sujeción del buque a la legislación española, en el caso de que el buque fuera importado, y al control de las autoridades nacionales.

En cuanto a la adquisición de la nacionalidad española, debemos diferenciar entre los buques importados o extranjeros y los buques españoles que ya estaban inscritos previamente en el registro ordinario de buques español. En el primer caso, el registro en el REBEN tendrá efectos de carácter constitutivo, ya que el buque abandonará su anterior nacionalidad para obtener una nueva, la española. En el segundo caso, y antes de la entrada en vigor del Texto Refundido, debíamos distinguir entre buques que realizan navegación de cabotaje o navegación extranacional; los primeros estarían inscritos tanto en el registro ordinario como en el especial, por tanto, mantenían la nacionalidad española y, por ende, el registro no aportaba nada nuevo en ese sentido. En el segundo caso, los buques de navegación extranacional debían darse de baja en el registro ordinario, pero

seguían conservando la nacionalidad española (no la perdían para después adquirirla de nuevo).

Con la nueva redacción incluida en el Texto Refundido, ya no hace falta distinguir entre navegación de cabotaje o extranacional, porque en cualquier caso no existirá inscripción en el registro ordinario<sup>108</sup>.

DOMÍNGUEZ añade que además del control y sujeción a la normativa española, la inscripción en el REBEN tiene como finalidad dar a conocer el contenido de los asientos registrales, en otras palabras, hace público el contenido de los mismos. Dado que la publicidad es común a todos los registros, los principios registrales, como el de tracto sucesivo o publicidad, también son aplicables al REBEN.

### **Oposición<sup>109</sup>**

Todos los segundos registros, como registros abiertos que son, se han encontrado con oposición desde el punto de vista de ciertas organizaciones profesionales y algunos sindicatos laborales.

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte concluyó que debido a la falta de normativa que controle a estos registros, trece de ellos no deberían considerarse segundos registros sino registros de conveniencia. Entre estos trece registros fue incluido el REBECA (ahora, REBEN); pero en 2002, en el Congreso celebrado en Vancouver, se accedió a que el REBECA fuera retirado de esta lista y se considerara registro doble.

---

<sup>108</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques en el texto...*, op.cit., p. 280

<sup>109</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques...*, op.cit., p. 107

## **6.2.Alemania (ISR, GIS, German International Ship Register)**

### **Órganos de control<sup>110</sup>**

El GIS está bajo el control de la Agencia Marítima e Hidrográfica Federal de Alemania (BSH). Ésta también es la responsable del control de la navegación y el equipo de radio que llevan a bordo los buques, además del código ISPS de seguridad.

El BSH regula las competencias que tiene la tripulación a bordo de la embarcación, y es la encargada de expedir todos los certificados de subsidios y responsabilidad relacionados con los buques.

### **Ventajas económicas derivadas del GIS<sup>111</sup>**

Las tasas que los armadores deben pagar si quieren inscribir su buque en cualquier registro de buques alemán (tanto el registro ordinario como el especial) son bastante más asequibles si son comparadas con las de otros registros de buques, en especial las tasas originadas a causa de la expedición de certificados. A diferencia de otros registros de buques que aparecen en este trabajo, en el registro alemán los armadores están exentos del pago de la tasa anual de registro.

Si el buque ya estaba registrado previamente en el registro ordinario y, por tanto, navegaba bajo la bandera alemana, el pago de la tasa de registro no será necesaria, únicamente se abonarán las cantidades correspondientes a la expedición de los documentos necesarios. La tasa de registro en el GIS es de 106 euros.

Además, la tripulación de los buques registrados en cualquier registro alemán no pagará las tasas del examen médico al que deben someterse.

---

<sup>110</sup>DEUTSCHE FLAGGE. *Federal Maritime and Hydrographic Agency* (disponible en: <https://www.deutsche-flagge.de/en/organigrams/federal-maritime-and-hydrographic-agency-bsh>, última consulta el 17 de marzo de 2019)

<sup>111</sup>DEUTSCHE FLAGGE. *Fees* (disponible en: <https://www.deutsche-flagge.de/en/financial-matters/fees/fees>, última consulta el 17 de marzo de 2019)

## **Requisitos sobre equipamiento y tripulación<sup>112</sup>**

La tripulación a bordo de los buques del GIS podrá ser tanto de nacionalidad europea como no europea.

Los tripulantes europeos serán incluidos en la seguridad social alemana de forma general, por el hecho de pertenecer a la UE. En el caso de que el marinero ya esté cubierto por la seguridad social del país europeo de origen, éste podrá pedir el documento “A1” en su país de procedencia para poder permanecer bajo esta seguridad social y no la alemana.

La tripulación no europea no será incluida en el seguro legal de sanidad, desempleo y atención médica alemana. Sin embargo, el seguro de pensión es obligatorio para los marineros, así que deberán disponer del mismo. El armador podrá, en el periodo de tres meses desde que el marinero entra a trabajar en el buque, solicitar que este seguro sea alzado y no sea obligatorio.

En cuanto al salario medio que van a percibir los marineros del buque, Alemania los divide en cuatro secciones: Sección A, Sección G, Sección I y Sección L. Estas secciones se diferencian unas de otras en que cada una recoge tipos de buques diferentes. Por ejemplo, la Sección A estipula el salario medio para los tripulantes de buques que realicen tanto navegación extraterritorial como de cabotaje, y la Sección I los salarios de las embarcaciones dedicadas a la pesca de altura.

En el caso del GIS, el salario medio anteriormente mencionado se aplicará en todos los siguientes casos, sean los tripulantes alemanes, nacionalizados en la UE o no nacionalizados en la UE pero con residencia en la UE. Si el marinero no pertenece a la UE y no tiene su lugar de residencia habitual en ésta, no estará sometido a las normas de salario medio alemanas.

---

<sup>112</sup>DEUTSCHE FLAGGE. *Average Wages* (disponible en: <https://www.deutsche-flagge.de/en/social-security/contributions-and-notfications/average-wages/average-wages>, última consulta el 17 de marzo de 2019)

Lo anterior fue visto en el caso *Sloman Neptun* del 17 de marzo de 1993<sup>113</sup>, en donde se denunció que las condiciones favorables que recibían los armadores de los buques inscritos en el GIS eran contrarias al art. 92 del Tratado de la Comunidad Europea. La cuestión de hecho era la siguiente: los contratos laborales de la tripulación no estarían sujetos al art. 21 de la *Flaggenrechtsgesetz* (Ley sobre el uso del pabellón alemán) siempre que el tripulante no fuera residente en Alemania. El Comité de Empresa alemán, encargado de controlar las acciones que cualquier empresa alemana realiza bajo las leyes mercantiles alemanas, se negó a aprobar que en uno de los barcos de *Sloman Neptun* se contratara a marineros no nacionalizados en la UE que recibieran un salario medio por debajo del de otros tripulantes del mismo barco alemanes. Este Comité estableció que la ley alemana que permitía esto estaba en contra tanto de la Constitución alemana como del art. 92 y 117 del Tratado de la Comunidad Europea<sup>114</sup>.

Entonces se debatía si estas condiciones laborales a las que estaban sometidos estos trabajadores de terceros Estados suponían una ayuda de Estado contraria al principio de la libre competencia de la Comunidad Europea.

Finalmente, el Tribunal europeo falló a favor de la provisión alemana, estableciendo que esta ley no era contraria al tratado ya que para que se pueda hablar de Ayudas de Estado debe existir una cesión de recursos del Estado a la empresa de forma directa o indirecta<sup>115</sup>.

### **6.3. Noruega (NIS, Norwegian International Ship Register)**

#### **Historia**

La creación del NIS sirvió como guía a la creación de otros segundos registros, ya que la respuesta positiva que obtuvo éste impulsó a otros países a combatir los registros de conveniencia de la misma manera. De hecho, una vez creado este segundo registro, el número de buques que se inscribieron en el mismo en un periodo de sólo tres años

---

<sup>113</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sentencia núm. 1993 I-00887, del 17 de marzo de 1993

<sup>114</sup> ASPDEN, P. y EURIFT, *Shipping Law Faces Europe: European Policy, Competition and Environment*, Maklu, Holanda, 1995, p. 83

<sup>115</sup> MARTÍNEZ, D., *Libre competencia y derecho del trabajo: efectos del Derecho económico comunitario en las relaciones laborales*, La Ley, Madrid, 2006, p. 116

superaba al número total de buques registrados antes de la huida de los mismos a los registros de conveniencia<sup>116</sup>.

El *Norwegian International Ship Register* nace en 1987 en Noruega, país que cuenta con una antigua tradición marítima (además de tener una de las flotas de buques más grandes del mundo). La causa de esta tradición del mar es la extensión de costa con la que cuenta Noruega, siendo ésta una de las más bastas en todo el mundo, expandiéndose desde el círculo polar hasta el estrecho de Skaggeak<sup>117</sup>.

Como ya hemos visto con el REBEN, al tratarse de un segundo registro debe existir otro registro de buques en el país, el ordinario. En este caso, el registro ordinario noruego es el NOR.

### **Normativa<sup>118</sup>**

Este registro está regulado por dos “Acts” o Códigos. El más antiguo es el Act de 1987, por el que se creó el NIS (por ello, también se denomina “*The NIS Act*”<sup>119</sup>).

Por otro lado, encontramos el *Norwegian Maritime Code*<sup>120</sup>, que entró en vigor en 1994 pero fue enmendado en 2006.

### **Requisitos de registro del buque**

En comparación con el REBEN, el NIS no exige tantas condiciones a los buques a la hora de inscribirse. Consecuentemente, el acceso a este segundo registro es más sencillo, convirtiéndolo en el decimotercer segundo registro del mundo con más buques inscritos.

Las condiciones son las siguientes:

---

<sup>116</sup> DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques en el texto...*, op.cit., p. 267

<sup>117</sup> VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón de buque: Criterios de elección*, Universitat Politècnica de Catalunya, 2010, (disponible en [https://www.openaire.eu/search/publication?articleId=dedup\\_wf\\_001::8ea5952871fe0e17c9bee96f5cf6d5e2](https://www.openaire.eu/search/publication?articleId=dedup_wf_001::8ea5952871fe0e17c9bee96f5cf6d5e2)), p. 116

<sup>118</sup> VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales...*, op. cit. p. 116

<sup>119</sup> Noruega. NIS Act, 12 de junio de 1987. Número 48

<sup>120</sup> Noruega. *Norwegian Maritime Code*, 24 de junio de 1994. Número 39

- Podrá registrarse en el NIS cualquier buque que se dedique a la carga, al transporte de pasajeros, embarcaciones del tipo aerodeslizador y plataformas cuya función es perforar el fondo marino. Todos los anteriores deberán propulsarse mediante mecanismos propios, no ajenos.
- En cuanto a la antigüedad del buque que se exige, el NIS en sus distintas normas que lo regulan no detalla nada. Sin embargo, entre la documentación requerida sí se exigirá un documento que certifique que la embarcación es apta para navegar (independientemente de los años que tenga). Esta certificación deberá ser emitida por una compañía dedicada a la clasificación de buques cuya labor sea reconocida públicamente (por ejemplo, *Lloyds Register of Shipping LR*) o por el *Norwegian Maritime Directorate*.

### **Requisitos para el sujeto que inscribe**

El sujeto que inscribe el buque puede tratarse de una persona física o jurídica tanto noruega como extranjera.

En el caso de que el sujeto sea extranjero, la sección primera del *NIS Act* establece que<sup>121</sup> el propietario extranjero del buque o persona encargada de gestionarlo deberá designar a un representante que reúna las características recogidas en el *Maritime Code*. Estos tendrán que aportar, además de lo requerido para cualquier sujeto, un certificado compulsado de la inscripción del buque que recoja todos los datos sobre esta compañía extranjera (nombre, objeto social, capital, socios...etc.).

### **Requisitos sobre equipamiento y tripulación<sup>122</sup>**

- El capitán del buque deberá contar con la nacionalidad noruega, aunque en determinadas situaciones se podrá solicitar que éste pueda tener otra nacionalidad distinta de la noruega y ejercer como capitán.
- No se exige un porcentaje mínimo de tripulantes nacionalizados noruegos, sino que existe total libertad a la hora de contratación, ya que podrán ser de cualquier nacionalidad.

---

<sup>121</sup> Noruega. NIS Act, 12 de junio de 1987. Número 48

<sup>122</sup> VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales...*, op. cit. p. 117

- El número mínimo exigido de tripulación a bordo del buque será establecido caso por caso por el *Norwegian Maritime Directorate*.
- Todos los tripulantes deberán de ser registrados en el MEE (*Maritime Employee/Employer Register*). En el caso de que el tripulante sea de nacionalidad extranjera, se podrá adjuntar el título extranjero correspondiente siempre que el país de procedencia tenga un acuerdo con Noruega.

### **Ventajas económicas derivadas del NIS**

Tal como establece VALENTINOV en su trabajo, en comparación con el REBEN español, los armadores cuyos buques están registrados en el NIS pagan muchas menos tasas que en el registro español.

Desde 2007, las tasas exigidas a los buques del NIS se reducen a la tasa que recae sobre el arqueo de los mismos. Del resto de impuestos estarán exentos<sup>123</sup>.

En cuanto al pago de tasas relacionadas con el registro en sí, deberán abonar la cantidad exigida (2500 NOK) al registrarse por primera vez y una tasa anual de 5800 NOK<sup>124</sup>.

### **Documentación requerida<sup>125</sup>**

La inscripción en el NIS se hará en las oficinas del registro en Bergen. Debido a que este registro no cuenta con oficinas fuera de Noruega para realizar la solicitud de registro, éste ha dispuesto una gran cantidad de estaciones alrededor del mundo para solventar todos los problemas que suscitan sobre los buques registrados, tripulación o el mismo registro.

La documentación que se exige para inscribir un buque en este registro es mucho más extensa que la requerida en el REBEN, y es la siguiente:

- Documento que acredite la nacionalidad del armador del buque.
- Documento de reserva de la denominación que tendrá la embarcación.

---

<sup>123</sup> VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales...*, op. cit., p. 118

<sup>124</sup> *Ibid.* op. cit., p. 120

<sup>125</sup> *Ibid.* op. cit., pp. 119-120

- Declaración de arqueo del buque expedida por una de las empresas de clasificación anteriormente mencionadas o por la propia administración pública de Noruega.
- Certificación de aptitud para la navegación expedida por los mismos órganos que emiten el certificado de arqueo.
- Contrato de la compraventa realizada cuando se adquirió ese buque o certificación de construcción de la embarcación, con el fin de probar el título de propiedad sobre el mismo.
- Si el buque no es comprado a otro armador, sino que ha sido comprado directamente al astillero (nueva construcción), el armador debe presentar una copia del protocolo mediante el cual se entregó el buque.
- Documento acreditativo de baja en el registro originario.
- El armador deberá aportar una garantía para proteger el salario de los tripulantes y así poder realizar una repatriación en el caso de que éste se declare en suspensión de pagos.
- Documento de nombramiento de representante legal en Noruega, en el caso de que el armador sea extranjero.
- Certificación de nacionalidad del representante legal asignado.
- En el caso de que la gestión del buque no esté en manos del propio armador, se deberá aportar una copia que pruebe el acuerdo celebrado entre el armador y el gestor.

#### **6.4. Madeira (MAR, Madeira Ship Registry, Registo Internacional de Navios da Madeira)**

##### **Historia**

El segundo registro de buques de Madeira (Portugal) fue establecido en 1989 coincidiendo con la creación del Centro Internacional de Negocios de Madeira (International Business Centre)<sup>126</sup>.

---

<sup>126</sup> WATT, E., y COLES, R., *Ship registration: law and practice*, Routledge, Londres, 2013, p. 37

El marco en el que se estableció fue, al igual que el resto de los segundos registros, el descenso de buques registrados en el registro ordinario de Madeira. En definitiva, el hundimiento generalizado de la marina mercante portuguesa<sup>127</sup>.

El Centro Internacional de Negocios, también denominado Zona Franca de Madeira (ZFM), tenía como fin que la economía de la región prosperara, y entre sus puntos de acción estaba la creación de un segundo registro que atrajera de nuevo a Portugal los buques huidos.

### **Normativa<sup>128</sup>**

El MAR fue creado mediante el Decreto 96/89 y se fue actualizando mediante la promulgación de una serie de decretos en 1993, 1997 y 2003.

### **Características**

El registro portugués se caracteriza por pertenecer a la Región Autónoma de Madeira, es decir, se trata de un registro que está situado en una serie de islas pertenecientes al Estado de Portugal<sup>129</sup>.

El órgano operativo de éste es la Comisión Técnica, que la forman tres personas: un delegado del Gobierno portugués encargado de la seguridad marítima, otro que representa a la propia Región de Madeira y, por último, un representante de la Autoridad Marítima Portuguesa. FERNANDES declara que sus funciones abarcan desde el propio registro de las embarcaciones hasta la inspección de los mismos, emitiendo los documentos y certificados necesarios para ello.

### **Tipos de registro en el MAR**

A diferencia del resto de registros especiales que hemos estudiado, el MAR cuenta con un registro provisional y otro permanente<sup>130</sup>:

---

<sup>127</sup> FERNANDES, C., *El Registro Internacional de Buques de Madeira*, ANAVE, 2015 (disponible en: [http://www.anave.es/images/informes/de\\_otros/catia\\_hernandes\\_registro\\_madeira.pdf](http://www.anave.es/images/informes/de_otros/catia_hernandes_registro_madeira.pdf))

<sup>128</sup> VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales...*, op. cit. p. 121

<sup>129</sup> FERNANDES, C., *El Registro Internacional...*, op. cit.

<sup>130</sup> *Ibid.* op. cit.

- Registro permanente: exige un registro doble, en el que el buque debe quedar inscrito en el MAR (registro administrativo) y en el Registro Mercantil de la Zona Franca de Madeira (registro jurídico).
- Registro provisional: las embarcaciones sólo podrán estar registradas en el MAR por un tiempo máximo de cinco años, aunque existe la posibilidad de ampliación. A diferencia del registro permanente, si un buque se inscribe en este tipo de registro, no tendrá que registrarse al mismo tiempo en el Registro Mercantil.

### **Requisitos de registro del buque<sup>131</sup>**

Al igual que el NIS, este registro es mucho más abierto que el REBEN. Por tanto, va a admitir la inscripción de una gran cantidad de buques de todo tipo:

- Podrán ser inscritos tanto buques destinados al transporte de mercancías como plataformas fijadas de extracción de petróleo, yates destinados al comercio y yates particulares.

Los yates comerciales deberán tener una eslora máxima de cincuenta metros y una mínima de siete metros, y podrán transportar un máximo de diez personas. Por otro lado, los yates de uso particular deben tener más de siete metros de eslora para poder registrarse.

- Al igual que el NIS, la antigüedad del buque no será tomada en consideración a la hora de admitir al mismo en el registro. Sin embargo, sí que estarán sometidos a una inspección previa para ver en las condiciones en las que se encuentran. Cabe destacar que, en ciertas ocasiones, el registro sí podrá reservarse la inspección de la edad de la embarcación para ser tomada como condición a la hora de ser admitido en el mismo.
- VALENTINOV anota que no es necesario que los buques registrados realicen navegación extranacional, sino que podrán llevar a cabo navegación de cabotaje.

### **Requisitos para el sujeto que inscribe**

Los armadores de los buques potencialmente inscribibles podrán ser tanto personas físicas como jurídicas, sin la necesidad de que sean de nacionalidad portuguesa.

---

<sup>131</sup> VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales...*, op. cit. p. 121

## **Requisitos sobre equipamiento y tripulación**

Los requisitos exigidos a la dotación de las embarcaciones se asemejan en gran parte al REBEN, más que al NIS:

- La nacionalidad del capitán es indiferente y la de la tripulación a bordo también, aunque para estos últimos solo se exige que lo cumplan un treinta por ciento según la Ley 234/2015<sup>132</sup>. Además de la nacionalidad europea, también se admitirá la de cualquier país en el que hablen portugués.
- El propio MAR será quien decida el número mínimo de marineros a bordo, basándose en el tipo de comercio que lleve a cabo, el espacio geográfico en el que desempeñe sus funciones y los años de vida que tenga la embarcación. El número mínimo de tripulación estipulada se recogerá en un certificado que el buque está obligado a llevar.
- Todos los marineros del buque deberán tener la certificación STCW, derivada del convenio STCW de 1978.

## **Ventajas económicas derivadas del MAR**

Todas las empresas navieras pagarán impuestos, pero éstos se han ido reduciendo a lo largo de los años. Para los periodos impositivos que van desde el 2013 hasta 2020, el impuesto a pagar será de un 5%<sup>133</sup>.

Los tripulantes de los buques registrados se beneficiarán de la exención del IRS, en otras palabras, las rentas obtenidas por éstos no estarán sometidas a dicho impuesto. Además, gozarán de un sistema de seguridad social más competitivo que el ordinario<sup>134</sup>.

La tasa de registro inicial se divide entre una cuota fija de 1800 euros y una cuota variable en función de las toneladas del buque. VALENTINOV además añade que también se tendrá que abonar una tasa anual, que al igual que la tasa de registro inicial, se divide en una cuota fija y una cuota variable según toneladas.

Cabe destacar que, a diferencia de otros segundos registros europeos, el MAR ofrece sus ventajas fiscales y económicas a todas las empresas navieras que pertenezcan a su Centro

---

<sup>132</sup> Portugal. *Decreto-Lei* n.º 234/2015, *Diário da República* n.º 200/2015, Série I de 2015-10-13

<sup>133</sup> VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales...*, op. cit. p. 124

<sup>134</sup> FERNANDES, C., *El Registro Internacional...*, op. cit.,

Internacional de Negocios. Por tanto, para poder beneficiarse de las mismas como empresa o gestora naviera, es recomendable pertenecer a éste. De forma que Madeira tiene asociados su segundo registro con su Centro Financiero<sup>135</sup>.

## 7. PROBLEMÁTICA Y SOLUCIONES DE LOS SEGUNDOS REGISTROS

En este apartado se analizan los principales problemas de los segundos registros y la solución que podría darse a los mismos, con el objetivo de evitar que éstos pierdan competitividad respecto a los Pabellones de Conveniencia, su principal competidor.

- Análisis de la problemática

El transporte marítimo mundial se trata de uno de los pilares básicos de la globalización. Por ende, éste es la base de muchas cadenas de valor del mundo y del comercio internacional, tal y como lo conocemos. Ayuda al progreso de la industria, poniendo en contacto a los productores con los consumidores. Incluso, el transporte marítimo es tan fundamental que es uno de los elementos necesarios para el cumplimiento de los ocho objetivos y once propósitos de los Objetivos de Desarrollo sostenible<sup>136</sup>.

Según la evolución que ha seguido el PIB del mundo en el año 2016 y las expectativas que se tenían de éste en el año 2017 y observando las políticas comerciales seguidas por los países, se ha podido medir que el comercio relacionado con el mar siguió creciendo en 2017. Y según el estudio de UNCTAD, éste seguirá en esa misma proyección hasta 2022. Esta expansión del comercio será impulsada por el incremento del comercio proveniente de Asia (sobre todo de China) y de las mejoras de las rutas de flujo este al oeste<sup>137</sup>, la liberalización de los mercados, la mejora en las infraestructuras, el comercio electrónico y el aumento de la población<sup>138</sup>.

---

<sup>135</sup> WATT, E., y COLES, R., *Ship registration: law...*, op. cit., p.37

<sup>136</sup> UNCTAD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, Naciones Unidas, 2016 (disponible en: [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016_es.pdf)), p. 5

<sup>137</sup> UNCTAD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, Naciones Unidas, 2017 (disponible en: [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017_es.pdf)), p. 16

<sup>138</sup> UNCTAD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, Naciones Unidas, 2016 ..., op. cit., p. 22

Dado que las perspectivas de crecimiento del comercio marítimo son positivas, podemos imaginar que el número de buques que serán inscritos en los registros también experimentará un crecimiento.

Los armadores de dichos buques seguirán buscando las mejores condiciones laborales y fiscales, con el objetivo de reducir los costes ocasionados por la flota bajo su poder. En este caso, los Pabellones de Conveniencia vuelven a suscitar interés entre los mismos, dadas las ventajas que ofrecen respecto al resto de registro de buques ordinarios. Es decir, la huida a los registros de los Pabellones de Conveniencia se va a seguir manteniendo en nuestros días.

En este sentido, debemos recordar la famosa “lista negra” de la ITF. Esta lista recoge todos aquellos registros que han sido catalogados por este organismo como “Banderas de Conveniencia”. Para incluir un registro en esta lista, la ITF analiza el número de buques extranjeros registrados en el mismo, el cumplimiento de las normas sociales por el Estado del registro (derechos humanos y derechos sindicales) y acatamiento de todos aquellos convenios de la ITF y normas de protección del medio ambiente y seguridad<sup>139</sup>.

Actualmente, dos de los segundos registros que podemos encontrar en el mundo están incluidos en esta “lista negra”. Estos registros son los segundos registros de Francia y Alemania. Y el REBEN (segundo registro español) también estuvo incluido en su época, pero mejoró sus condiciones laborales logrando “escapar” de su inclusión en la lista, como se pudo ver anteriormente en este trabajo. Esto nos lleva a pensar que la distinción entre un registro de un Pabellón de Conveniencia y un segundo registro puede no ser abismal, sino que comparten muchos aspectos, negativos y positivos.

Como se ha mencionado en este trabajo, la solución de los Estados con tradición marítima a la huida de sus buques a Banderas de Conveniencia fue la creación de los segundos registros. Éstos buscaban diferenciarse de los registros de los Pabellones de Conveniencia

---

<sup>139</sup> ITF, *Flags of Convenience* (disponible en: <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>)

en que las inspecciones realizadas sobre los buques registrados y las normas de seguridad de obligatorio cumplimiento eran abismalmente más estrictas.

Además, los segundos registros europeos decidieron adoptar el *tonnage tax*. Gracias a este sistema impositivo, los segundos registros europeos se situaron a un nivel similar, fiscalmente hablando<sup>140</sup>, al de los registros de los Pabellones de Conveniencia. Por tanto, los armadores se basarían en cuestiones laborales a la hora de elegir un tipo de registro u otro, siendo la normativa europea mucho más conservadora y protectora en cuanto a derechos laborales se trata.

Entonces, podemos afirmar que los armadores están tomando las decisiones de inscripción de sus buques en un registro u otro basándose en cuestiones de índole laboral y en la accesibilidad a los mismos registros. Ya que mientras que los segundos registros cuentan con sociedades de clasificación de buques muy estrictas, las de los Pabellones de Conveniencia realizan inspecciones bastante más débiles, con las consecuencias que esto tiene<sup>141</sup>: en el caso del buque *Prestige*, éste estaba registrado en el registro abierto de Bahamas, en donde la inspección por cualquier sociedad de clasificación es bastante menos estricta que en un registro cerrado o secundario. La grieta provocada en el casco del barco por el propio mar podría haber sido evitada o prevista si el propio barco hubiese sido sometido a revisiones más exhaustivas.

Como hemos expuesto, encontramos dos tipos de registros que podríamos decir que se encuentran en dos polos opuestos. Los registros de los Pabellones de Conveniencia, mucho más liberales y permisivos, y los registros cerrados u ordinarios, más conservadores y estrictos. Los segundos registros se encuentran en un punto intermedio entre estos dos, pudiéndolos configurar para que se asemejen más a un extremo o al otro. Aquí es donde radica el principal problema de los segundos registros, ya que encontrar el equilibrio perfecto es complicado, por no decir imposible.

---

<sup>140</sup> DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*. Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2015 (disponible en [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2015/DIEEE052-2015\\_Banderas\\_Conveniencia\\_FdelPozo.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEE052-2015_Banderas_Conveniencia_FdelPozo.pdf)), p. 3

<sup>141</sup> *Ibíd.* op. cit., pp. 5-6

Si el Estado decide crear su segundo registro acercándolo demasiado a las Banderas de Conveniencia, en cuanto a su estructura y *modus operandi*, se arriesgarán a no cumplir con los mínimos exigidos por la ITF y acabar ingresando en la “lista negra”, como es el caso de los segundos registros de Alemania y Francia. Esto tendrá graves consecuencias, entre ellas estarán la pérdida de prestigio del propio Estado y del interés sobre las instituciones del mismo<sup>142</sup>.

Sin embargo, el segundo registro también puede ser configurado asimilándolo al registro cerrado u ordinario existente en ese Estado. Sí que es verdad que serían más estrictos en cuanto a normativa a cumplir y exigencias, reduciendo su atracción hacia los armadores. Desde este extremo, los registros deben respetar una serie de requisitos mínimos recogidos en los convenios OMI y el París MoU. Todos tienen en común que las sociedades de clasificación de buques utilizadas son legítimas y llevan a cabo inspecciones duras y serias.

Esto podemos verlo en el caso del registro de conveniencia de Liberia, comparado con un segundo registro más cercano a un registro cerrado que abierto (registro de la Isla de Man). El registro de Liberia tiene más popularidad que el de la Isla de Man debido a que el segundo es conocido por ser uno de los registros más seguros, es decir, las inspecciones realizadas sobre los buques son muy estrictas; por ende, muchos armadores no se quieren arriesgar y deciden registrar su buque en un registro más permisivo<sup>143</sup>, como el de Liberia.

○ Conclusión

Por tanto, y como conclusión, los segundos registros deberían ser configurados con el fin de encontrar el equilibrio entre un registro cerrado y el registro de un Pabellón de Conveniencia. Para ello habrá que fijarse en los siguientes puntos:

- La sede en la que se va a instaurar el registro.

Como hemos visto en este trabajo, los segundos registros pueden crearse en el mismo territorio del Estado, como el NIS que está en Noruega, o pueden ser *off-shore*. En el segundo caso, el registro se encontraría en un territorio dependiente

---

<sup>142</sup>DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia...*, op. cit., p. 5

<sup>143</sup>*Ibid.* op. cit., pp. 5-6

jurisdiccionalmente del Estado pero geográficamente separado, como es el caso de una isla (es el caso del REBEN, por ejemplo). Creando un segundo registro *off-shore* se consigue crear una sensación de distanciamiento con el registro ordinario o cerrado de ese Estado<sup>144</sup>, simulando una escasa relación en cuanto a características se refiere entre el segundo registro y el ordinario.

- Seguridad que ofrece el Estado de pabellón.

Cuando un buque es inscrito en un registro va a recibir protección por parte del Estado de pabellón. Ahora, si el Estado de pabellón se trata de un país como Liberia o Panamá (que tienen registros abiertos) la seguridad naval que recibirá el buque para hacer frente a peligros como la piratería no va a poder ser comparable con la seguridad naval que va a poder ofrecer un país como Inglaterra. Dicho esto, los Estados con segundos registros deberían promocionar esto mismo, ofreciendo a los potenciales buques un apoyo ante posibles amenazas que cualquier otro registro de conveniencia no puede dar.

- Tripulación

Como hemos visto anteriormente, al analizar ciertos segundos registros europeos, todos comparten una característica común que consiste en que la composición de la tripulación es mixta, es decir, que está compuesta tanto por tripulación europea como extranjera. En este aspecto sí que podemos afirmar que los segundos registros han encontrado un equilibrio, ya que al contar con un porcentaje obligatorio de trabajadores comunitarios aseguran un nivel de calidad en el trabajo a través de la cualificación (como es habitual encontrar en la tripulación de cualquier registro ordinario). Pero con la admisión de tripulación originaria de terceros Estados a la Unión se consigue liberalizar las rígidas barreras laborales de la UE, siempre ofreciendo a estos trabajadores buenas condiciones laborales y así aproximarse más hacia el lado de los registros de Pabellones de Conveniencia.

Por ello, los segundos registros no comunitarios deberían usar a los segundos registros europeos como ejemplo y aplicar esta medida en la normativa de sus propios registros.

- Accesibilidad al registro

---

<sup>144</sup> DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia...*, op. cit., p. 8

Una de las grandes ventajas de los registros de conveniencia es la facilidad y rapidez para dar de alta un buque en éstos<sup>145</sup>. Los segundos registros deberían mejorar este aspecto para poder ser más competitivos respecto a los primeros, pudiendo incluso crear la inscripción online de los buques en sus registros.

Si analizamos el caso del REBEN, podemos afirmar que se trata de un segundo registro que está bastante equilibrado, ya que se aleja lo suficiente de los dos extremos (Banderas de Conveniencia y registros cerrados). En cambio, al igual que el resto de los segundos registros europeos, debe mejorar su accesibilidad y potenciar la seguridad naval que el Estado de pabellón puede ofrecer al buque inscrito. Cabe destacar que, el REBEN, cuenta con una ventaja respecto a otros segundos registros, que es la admisión de buques que realizan navegación de cabotaje, ya que por ley es necesario que este tipo de buques se inscriba en el registro del Estado en donde éste pretenda realizar esta navegación de cabotaje<sup>146</sup>. Por lo tanto, si pretende faenar en aguas españolas, el buque sólo puede inscribirse en el registro español; y el REBEN es de los pocos segundos registros europeos que admite este tipo de buques, por ello, debe potenciar esta ventaja.

Nuestro registro especial también cuenta con margen de mejora si lo comparamos con otros segundos registros europeos. Los aspectos principales a desarrollar son la accesibilidad y las ventajas fiscales ofrecidas. Mientras que segundos registros como el NIS facilitan el acceso al registro especial mediante la reducción de las condiciones exigidas a los buques a la hora de registrarse, el REBEN dificulta en gran medida su propia accesibilidad, ya que los requisitos y documentación requeridos componen una larga lista. Además, las ventajas económicas del REBEN tienen mucho que envidiar a las del GIS o incluso al NIS debido a que además de ser mucho más altas, también se deben pagar los tres tipos de tasas (registro, tasa anual y tasa al darse de baja). Por lo tanto, se debería considerar poder realizar el registro en el REBEN a través de Internet o reducir el número de documentos exigidos. En cuanto a la cuestión de las tasas, España debería estudiar la eliminación de alguna de las tasas, o al menos reducirlas (por ejemplo, si una empresa naviera tiene registrados varios buques de su flota en nuestro registro especial,

---

<sup>145</sup> DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia...*, op. cit. p.12

<sup>146</sup> *Ibid.* op. cit., p. 10

ésta podría recibir como recompensa la exclusión del pago de alguna de ellas por cada buque registrado).

Dado que el REBEN se encuentra en Canarias, territorio que cuenta con unas notas fiscales especiales, deberíamos explotar esta circunstancia, como se hace en el MAR. Es decir, España podría vincular la Zona Especial Canaria al REBEN mediante la creación de un Centro de Negocios, para así poder atraer más inversiones a las Islas Canarias y, del mismo modo, atraer a más empresas y gestoras navieras.

Por último, y desde el punto de vista interno, debemos recalcar lo ya mencionado anteriormente en este trabajo por DURÁN: el REBEN debe contar con una regulación reglamentaria al igual que el registro ordinario. Podría ser interesante que el registro especial contara con una norma propia, como ocurre con el NIS, en lugar de venir recogido brevemente en una Disposición adicional de una ley; de esta forma, se produciría una condensación de la regulación e incluso se le estaría dando más relevancia a este registro, al destinar su regulación a un reglamento o ley.

## **8. CONCLUSIONES**

A través de la revisión de literatura realizada en este trabajo, se ha podido analizar y comprender qué son los segundos registros desde el punto de vista general. Comenzando con el análisis del concepto de buque, se ha podido ver que se trata de un concepto bastante disperso en el mundo del Derecho y, consecuentemente, acarrea ciertos problemas. Adicionalmente, el estudio del sistema registral español nos ha servido para poder identificar la existencia de dos tipos de registro, el administrativo y el jurídico.

El estudio de la legislación española sobre los registros administrativos (Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) nos ha permitido conocer las tasas a las que éstos están sometidos, el sistema de listas en los que se organizan los registros administrativos ordinarios y la clasificación de este tipo de registros. Hemos podido conocer que, dentro de los registros administrativos, existen las categorías de abiertos o cerrados; y que los

propios registros administrativos abiertos también quedan subdivididos en registros de conveniencia, enseña roja o especiales.

Una vez comprendidos los conceptos generales de lo que es un registro administrativo, hemos profundizado gracias a la doctrina y a los recursos electrónicos en los motivos de su creación y sus características más generales sobre su territorialidad, pudiendo centrarnos en los cuatro segundos registros con mayor peso en Europa: Alemania, Noruega, España y Madeira.

La realización de este trabajo ha permitido la comparación de las características de los segundos registros seleccionados, observando que no todos ofrecen el mismo tipo de ventajas fiscales y no todos exigen los mismos requisitos en cuanto a la nacionalidad de los tripulantes. Pero todos tienen en común la introducción de mejoras respecto al registro ordinario de buques del país respectivo.

Con el análisis de estos segundos registros se ha podido determinar que el principal problema de los mismos es encontrar el equilibrio entre un registro de conveniencia y un registro cerrado. Porque configurar un segundo registro asimilándolo a un registro abierto puede tener consecuencias negativas para el propio Estado de pabellón, pero si sus características son semejantes a las de un registro cerrado éstos perderán su atractivo de cara a los armadores. Por lo tanto, a los segundos registros les queda un gran camino que recorrer en cuanto a la sede en la que se instituyen, seguridad que proporcionan, ventajas para la tripulación de los buques registrados y accesibilidad a los mismos, para poder competir con los registros de conveniencia.

El REBEN se trata de un segundo registro bastante completo, como el resto de los segundos registros analizados en este trabajo. Sin embargo, al compararlo con estos últimos, saltan a la vista sus defectos en relación con su accesibilidad y ventajas fiscales ofrecidas. Nuestro segundo registro podría explotar en mayor medida la Zona Especial Canaria, para ofrecer a los potenciales buques registrables y a sus armadores una experiencia de inversión similar a la ya estudiada en el MAR. Adicionalmente, es indispensable que el registro especial español quede regulado por un Reglamento o ley propio, para dotarle del control e importancia que merece.

## 9. BIBLIOGRAFÍA

### A) Legislación

#### *Extranjera*

1. Reino Unido. Rochdale Report on shipping industry, 1970, AN 156/22
2. Noruega. NIS Act, 12 de junio de 1987. Número 48.
3. Noruega. Norwegian Maritime Code, 24 de junio de 1994. Número 39.
4. Portugal. Decreto-Lei n.º 234/2015, *Diário da República* n.º 200/2015, Série I de 2015-10-13

#### *Nacional*

5. Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio («BOE» núm. 289, de 16 de octubre de 1885).
6. Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil («BOE» núm. 206, de 25 de julio de 1889).
7. Decreto de 14 de diciembre de 1956 por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil y el Arancel de los honorarios que devengarán los Registradores Mercantiles («BOE» núm. 66, de 07 de marzo de 1957).
8. Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo («BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989, páginas 26207 a 26211).
9. Real Decreto 897/93, de 11 de junio, por el que se regulan los servicios de cabotaje («BOE» núm. 152, de 26 de junio de 1993).
10. Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias («BOE» núm. 161, de 07 de julio de 1994).
11. Real Decreto 392/96, de 1 de marzo, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico («BOE» núm. 65, de 15 de marzo de 1996).
12. Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil («BOE» núm. 184, de 31 de julio de 1996).
13. Proyecto de Ley General de Navegación Marítima 121/000111 del 10 de noviembre de 2006.

14. Proyecto de Ley General de Navegación Marítima 121/000014 del 19 de diciembre de 2008.
15. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011).

## **B) Jurisprudencia**

1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sentencia núm. 1993 I-00887, de 17 de marzo de 1993.

## **C) Recursos electrónicos**

1. BAUZÁ, C., *Las ventajas de las F.O.C. Comparativa y elección del mejor registro para un buque y tráfico determinado* (trabajo final de grado). Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2014 (disponible en <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/25983>, última consulta el 9 de marzo de 2019).
2. DEL POZO, F., *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*. Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2015 (disponible en [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2015/DIEEEE052-2015\\_Banderas\\_Conveniencia\\_FdelPozo.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEE052-2015_Banderas_Conveniencia_FdelPozo.pdf), última consulta el 6 de abril de 2019).
3. DEUTSCHE FLAGGE. *Average Wages* (disponible en <https://www.deutsche-flagge.de/en/social-security/contributions-and-notfications/average-wages/average-wages>, última consulta el 17 de marzo de 2019).
4. DEUTSCHE FLAGGE. *Federal Maritime and Hydrographic Agency* (disponible en <https://www.deutsche-flagge.de/en/organigrams/federal-maritime-and-hydrographic-agency-bsh>, última consulta el 17 de marzo de 2019).
5. DEUTSCHE FLAGGE. *Fees* (disponible en <https://www.deutsche-flagge.de/en/financial-matters/fees/fees>, última consulta el 17 de marzo de 2019).
6. DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques de Canarias*. Revista electrónica del Departamento de Derecho de la Universidad de La Rioja, REDUR,

- (2), 2004 (disponible en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/oiart?codigo=913097>, última consulta el 9 de marzo de 2019).
7. FERNANDES, C., *El Registro Internacional de Buques de Madeira*, ANAVE, 2015 (disponible en [http://www.anave.es/images/informes/de\\_otros/catia\\_hernandes\\_registro\\_madeira.pdf](http://www.anave.es/images/informes/de_otros/catia_hernandes_registro_madeira.pdf), última consulta el 12 de marzo de 2019).
  8. ITF, *Flags of Convenience* (disponible en <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>, última consulta el 6 de abril de 2019).
  9. JIMÉNEZ, V., *Los registros abiertos de buques: un análisis general*, ICADE Business School, 2017 (disponible en <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146533/retrieve>, última consulta el 13 de marzo de 2019).
  10. PÉREZ, A., *Fiscalidad de las Sociedades inscritas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias* (trabajo final de grado). Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 2017 (disponible en <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5916/Fiscalidad%20de%20las%20Sociedades%20inscritas%20en%20el%20Registro%20Especial%20de%20Buques%20y%20Empresas%20Navieras%20de%20Canarias.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, última consulta el 9 de marzo de 2019).
  11. UNCTAD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, Naciones Unidas, 2016 (disponible en [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016_es.pdf), última consulta el 6 de abril de 2019).
  12. UNCTAD, *Informe sobre el Transporte Marítimo*, Naciones Unidas, 2017 (disponible en [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2017_es.pdf), última consulta el 6 de abril de 2019).
  13. VALENTINOV, H., *Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón de buque: Criterios de elección*, Universitat Politècnica de Catalunya, 2010, (disponible en [https://www.openaire.eu/search/publication?articleId=dedup\\_wf\\_001::8ea5952871fe0e17c9bee96f5cf6d5e2](https://www.openaire.eu/search/publication?articleId=dedup_wf_001::8ea5952871fe0e17c9bee96f5cf6d5e2), última consulta el 10 de marzo de 2019).

#### D) Obras doctrinales

1. ASPDEN, P. y EURIFT, “Non-transport aspects of European Maritime Law” en Aspden, P. y Eurift. (ed.), *Shipping Law Faces Europe: European Policy, Competition and Environment*, Maklu, Holanda, 1995, pp. 77-87.
2. DOMÍNGUEZ, M. P., *El registro especial de buques en el texto refundido de la ley de puertos y la marina mercante en el derecho español*, Mercatoria Vol. 11, No 1, 2012, pp. 262-284.
3. DURÁN, R., “Proyección registral del buque” en García-Pita, J. (ed.), *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Aranzadi, Navarra, 2012, pp. 217-240.
4. GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “El estatuto jurídico del buque” en Gabaldón, J. y Ruiz, J., (ed.), *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2002, pp. 205-246.
5. GABALDÓN, J. y RUIZ, J., “La regulación del mercado de transporte marítimo” en Gabaldón, J. y Ruiz, J., (ed.), *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2002, pp. 157-203.
6. GABALDÓN, J., *Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pp. 379-390.
7. GARCÍA-PITA, J., “El buque como eje del derecho de la navegación marítima, del Código de Comercio al PLGNM/2008” en García-Pita, J. (ed.), *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Aranzadi, Navarra, 2012, pp. 179-214.
8. MARTÍNEZ, D., *Libre competencia y derecho del trabajo: efectos del Derecho económico comunitario en las relaciones laborales*, La Ley, Madrid, 2006, p. 116.
9. WATT, E., y COLES, R., *Ship registration: law and practice*, Routledge, Londres, 2013, pp. 23-45.