

MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

LA MODIFICACIÓN DEL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS DE CANARIAS



Alessio Clementi Tapia

Fecha de inicio del máster: 17 de Octubre de 2016

Fecha de entrega: Mayo 2018

Tutor: D. Alfredo Pardo

“El verdadero progreso consiste en renovarse”

Alejandro Vinet

ÍNDICE

I Introducción.....	2
1. Registro de buques. Qué es y para qué sirve.....	4
2. Tipos de registro en el entorno internacional	8
3. Sistema registral español y sus particularidades.....	14
4. Registro Especial de Canarias	31
II Situación actual.....	35
1. Factores de elección de un registro para el naviero	35
2. Registros más utilizados en el ámbito internacional	58
3. Registros europeos: casos especiales de Madeira y Malta.....	70
4. Situación del Registro Especial de Canarias.....	78
III Propuestas para la modificación del registro nacional.....	83
1. Motivos para apostar por una nueva política marítima	83
2. Barrera de la UE. Registro respetuoso con el marco comunitario.....	84
3. Análisis de la oferta del registro	85
4. Propuestas	99
IV Conclusiones.....	111
V Bibliografía.....	119
VI Anexos	121

I. INTRODUCCIÓN

Los registros de abanderamiento de buques de los Estados de las llamadas banderas de conveniencia han acaparado desde hace años la inmensa mayoría de los barcos que navegan por el mundo. El Estado español trató, a través del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REC), de frenar esta tendencia de los armadores y navieros, tanto nacionales como internacionales, a la vez de querer instaurarse como una alternativa real frente a aquéllos.

Actualmente, podemos decir, sin temor a equivocarnos, que el registro español ha fracasado en su misión: no ha conseguido ni paliar la huida de los armadores y navieros, ni ha evitado que las grandes empresas marítimas registren sus buques en él.

Por tanto, ante esta situación, es aconsejable plantear un cambio en la política marítima española, que debería estar dirigida a cumplir con el fin por el cuál se creó el registro, es decir, atraer tanto a viejos como a nuevos armadores, al mismo tiempo que ir instaurando una industria marítima que tendría su base en el abanderamiento de buques, *vide anexo 1*.

El presente trabajo fin de master, va dirigido a explicar cuáles han de ser esos cambios y cómo afectarían la política marítima española. Para ello, en este trabajo se analizarán las posibilidades reales del “nuevo” registro, dado que no se pueden implantar directamente los sistemas usados en Panamá o Liberia, que son los países con mayor número de inscripciones, debido a que la Unión Europea frenaría de inmediato esa medida.

El nuevo REC tiene que tomar como ejemplo los registros de Malta y Madeira. Sobre esa base hay que ir modificando e incluyendo aspectos no considerados en el actual, para así crear un registro que resulte altamente atractivo para los operadores marítimos. Hay que establecer unas condiciones más favorables, o como mínimo las mismas que las implantadas por nuestros vecinos, con el propósito de empezar a potenciar de nuevo la industria marítima española. Sí bien los primeros dos registros, Panamá y Liberia, engloban la mayoría de la flota mundial, el nuevo REC atraería a los operadores marítimos, entre otras cosas, porque no estaría afectado por las dos grandes lacras que concurren en los barcos de las banderas de conveniencia: las inspecciones y detenciones de los buques abanderados en esos registros aunque sean países dentro de la lista blanca del Paris-Memorandum Of Understanding (París-MOU)

La particularidad del negocio marítimo es su alta volatilidad, lo que sumado al tiempo necesario que se necesita para realizar las operaciones, hace que una inspección o detención de un buque suponga una gran pérdida de dinero y de negocio, ya que los fletadores huyen de barcos que saben pueden ser parados. Este sería el principal motivo por el cual el nuevo registro español resultaría elegido, lo que sumado a ulteriores ventajas que se reflejarían en las nacionalidades de los trabajadores, fiscalidad, etc., crearían un fuerte y competitivo registro. No interesa registrar buques sub-estándar que hagan ver con malos ojos ante las autoridades el pabellón español. Por ello se debe brindar la seguridad de que los barcos no serán parados.

Se pretende atraer a las grandes empresas mundiales, no a pequeños armadores con barcos dudosos que seguramente vayan a generar problemas ante las autoridades portuarias.

Por consiguiente, las medidas principales para hacer que el REC funcione serán por un lado autorizar únicamente el registro de buques en perfectas condiciones a fin de que no sean detenidos e inspeccionados y, por otro lado, favorecer a los armadores a través de distintas fórmulas que irán encaminadas a ofrecer ventajas económicas para que apuesten por el pabellón español.

Con el pasado histórico de la flota española, junto con la posición geográficamente estratégica de la que disfruta España, la administración marítima tiene que estar dirigida a explotar esta área. Se puede ofrecer una efectiva prestación del servicio a nivel mundial gracias al gran entramado de embajadas y consulados de los que dispone España, sí bien hay que dejar claro que para prestar un servicio verdaderamente eficaz habrá que intentar limitar al máximo la tendente sobreactuación de la administración que rige hoy en día. Es de vital importancia para el registro poder actuar de forma rápida y sencilla, y junto a la seguridad de nuestro sistema jurídico, incitar a la inscripción de buques. Se propone reabrir, desde un punto de vista mundial, un sector económico que será fundamental. Estos cambios tienen que ir acompañados de una actuación del Estado, fundamentada en la instauración del registro de abanderamiento preferido por los armadores y navieros.

El fin último de este trabajo es demostrar que es posible alzarse como referente en este campo, mediante la adopción de una legislación adecuada de forma que se cree un sector marítimo en España más competitivo.

1. Registro de buques. Qué es y para qué sirve

De entre todas las definiciones que la RAE nos proporciona en relación con la acción de registrar, para el presente Trabajo Fin de Máster (TFM), se podrían tomar como referentes las siguientes: “Transcribir en los libros de un registro público los actos jurídicos de las personas (entendiéndose tanto físicas como jurídicas)”, e “inscribir en una oficina determinados documentos públicos, instancias, etc.”.

Siempre a efectos de este TFM, la misma entidad entiende por registro “el lugar en las diversas dependencias de la Administración Pública, departamento especial donde se entrega, anota, y registra la documentación referente a ellas”.

Por tanto, por registro tenemos que entender que es un lugar público, ya que depende de una administración, en el cuál se inscriben diversos documentos encaminados a tener fines jurídicos o comerciales.

¿Pero qué tiene que ver un registro, al fin y al cabo un libro, con el mundo marítimo?

El elemento fundamental o primario del negocio marítimo es el buque. Sin este medio de transporte no podría existir aquél. Partiendo de esta base y teniendo en cuenta las especialidades de esta industria, se puede explicar la necesidad imperante de tener inscritos los buques en algún soporte a fin de procurar una seguridad, entendida esta en su amplio sentido, ante los problemas que se pueden generar al desarrollar la actividad marítima.

Así, la simple inscripción en un registro puede solventar respuestas a diversas cuestiones. Dichas preguntas pueden ser, por ejemplo; a nivel jurídico ¿quién es el propietario del buque mercante que ha dañado a mí petrolero?; a nivel fiscal, ¿mi buque lleva mercancía a todos los lugares del mundo ¿dónde tengo que pagar los impuestos generados por esta actividad económica?; laborales ¿puedo contratar los trabajadores de la nacionalidad que quiera o existen limitaciones?; operativas, ¿mi buque tiene bandera panameña ¿puedo usarlo para realizar tráfico de cabotaje en España?; Sociales ¿mi buque no supera las inspecciones de seguridad y contaminación de las sociedades de clasificación de primer nivel ¿podré abanderarle en Europa? La simple inscripción en un registro da respuesta a todas estas preguntas.

En este sector, se utilizan unas grandes magnitudes económicas que comienzan precisamente con el buque. Por ejemplo los nuevos buques portacontenedores tienen unos precios superiores a los 190 millones de dólares, por no hablar de los gaseros cuyo precio es aún más elevado por la alta tecnología que emplean, o sin tener en

cuenta la industria militar. Este año es un hito para la construcción naval española puesto que se ha confirmado la construcción del buque más caro, un crucero de lujo, por parte del astillero vigués Hijos J. Barreras que tendrá un precio superior a los 240 millones de euros.

Esto obliga a que tanto la propiedad y gravámenes, tales como hipotecas, de un buque tengan que quedar anotados. Del mismo modo, la naturaleza del tráfico donde operan, al poder generar conflictos de orden internacional por estar utilizando distintas legislaciones, hace necesario que los datos de los barcos tengan que ser conocidos en todo momento.

El registro de buques, es un elemento estatal, cuya finalidad originaria y principal es la de otorgar la nacionalidad al barco y en consecuencia establecerle una legislación aplicable, que será la del país del registro en el que se ha inscrito, durante el tiempo que permanezca inscrito.

Sí bien ese es su fin primario, no hay que olvidar, que la naturaleza de un registro es la de dar publicidad de carácter permanente acerca de los diversos datos que estén en él inscritos a fin de proteger los intereses del titular registral o de posibles terceros. Indirectamente, estos fines repercutirán para dar seguridad al entorno internacional acerca de los posibles daños que puedan originar estos medios de transporte.

Sin entrar a discutir jurídicamente en este TFM la ausencia de inscripción en un registro, el fenómeno de los buques sin nacionalidad es un hecho que no es factible a efectos comerciales. Baste decir que no cabe la posibilidad de que un buque sea apátrida, es decir, que no tenga nacionalidad.

Para empezar, el derecho a navegar por el alta mar es concedido por la Convención de las Naciones Unidas de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar, que establece en su art 4 que <<Todos los Estados con litoral o sin él tienen el derecho de que naveguen en alta mar los buques que enarbolan su bandera>>. Así pues, si un buque no tiene nacionalidad, por lo que dice la convención, no tendría derecho a navegar por esos espacios marítimos, ya que sería detenido y sometido a la legislación del buque que realizare su detención, sin tener en cuenta los casos excepcionales en los que está permitida la navegación de los arts. 6 y 7 de la Convención. Pero además, la mayoría de los Estados no le permitirían el acceso a sus aguas interiores, donde se comprenden los puertos, ya que estos no podrían permitir que un barco del que no se sabe absolutamente nada ponga en peligro su soberanía. Por su parte, la convención sobre el Derecho del Mar de 1982 en el art 91 impone la obligación de que todo buque tiene

que tener una nacionalidad. Debido a esto, para la explotación de los buques, desde el punto de vista económico, es imposible pensar en tenerlos apátridas, estos tienen que estar registrados y bajo una legislación.

Visto que es obligatorio registrar un buque, es necesario conocer cuáles son los bienes que en él se registran, puesto que no se puede utilizar el término genérico de barco, sino que hay una clasificación de estos bienes.

Para ello, hay que ver que nos dice la nueva Ley 14/2014 de Navegación Marítima, de aquí y en adelante LNM, acerca de lo que ella denomina vehículos de la navegación. Esta materia, se encuentra regulada en el Título II de la ley, título que también regula los registros de matrícula y de bienes muebles que posteriormente se examinarán en los artículos 56 a 64. Según la ley podemos distinguir entre: buque, embarcación, artefacto naval y plataforma fija. Veamos que es cada cosa.

El buque, está regulado en el art.56 <<Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros>>. Partiendo de este precepto, vemos como ante todo el buque es una cosa, que para ser catalogada como tal tiene que poder navegar y a la vez llevar personas o cosas y tener un tamaño determinado. Para seguir con la definición de este bien, hay que ver lo que dice el art.60 <<El buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias>>.



Desglosando parte por parte este artículo 60, vemos que nos da distintas notas identificadoras del buque. Por una parte, nos dice que es un bien (una cosa) mueble, es decir un bien que se puede trasladar de un punto a otro sin que sufra un menoscabo. Esto parece lógico ya que la función del buque es trasladarse de un lugar a otro. La movilidad es una de sus notas características puesto que su destino económico es la navegación. Después, nos dice que es un bien compuesto por distintas partes que pasa a definir en los siguientes apartados del mismo artículo. Así el art 60.2 dice <<Son partes integrantes aquellos elementos que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia entidad>>. Es decir, son aquellas piezas fundamentales para que la cosa, buque, exista. Tales partes son: el casco, las máquinas, cubiertas, el timón. El art 60.3 define las pertenencias como <<los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente, pero que no integran su estructura>>. Como tales, habría que entender aquellas cosas que

colaboran a cumplir con la finalidad del buque, que es la navegación, como pueden ser las brújulas, radares etc.

De modo que la unión de ambos elementos, partes integrantes y pertenencias, permite que exista el buque en sí mismo. Finalmente, y a modo de puntualización, el apartado 4 (art.60.4) dice <<El buque conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas>>. Lo que viene a significar, que sí por ejemplo hubiera que cambiar el complejo de máquinas de un buque, ya sea por reparación o por una remodelación, este no perdería su identidad, su existencia por así decirlo. No se crearía un nuevo buque a efectos jurídicos.

Por último, habría que hacer referencia a los accesorios que se encuentran en el art 61, que son aquellos bienes destinados al consumo del buque, como puede ser el combustible, que están adscritos al buque de forma temporal.

Pasemos ahora a ver qué es lo que la ley entiende por embarcación, y para ello hay que usar el art 57 LNM <<Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro



caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o utilización>>. De este modo, la diferencia con el buque radica en que la embarcación tiene un tamaño inferior al buque o que carece de cubierta corrida, por lo demás, le son comunes las notas definitorias del buque. Para

concluir, únicamente cabe decir que existe otra categoría más, denominada unidad menor, que se regula reglamentariamente y que se aplica a aquellas embarcaciones que tengan unas características de tamaño menor o, de propulsión o de utilización particulares.

El art 58 LNM regula el artefacto naval, <<Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar cosas o personas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas. Se considera, asimismo, artefacto naval, al buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación>>. Este bien, tiene diversas características propias (suelen realizar actividades auxiliares), según se desprende del artículo. Por una parte, para ser



catalogados como tales, tienen que flotar y además tienen que poder acoger a personas o cosas en ellos (requisito que excluye de esta categoría a boyas, balizas, etc.), y por otra, al no estar destinados al transporte no necesitan de la cualidad de la navegabilidad que requieren los buques y embarcaciones. Por lo que se ve, son bienes sui generis, si bien lo más importante es ver que se trata de bienes muebles. Tal afirmación la podemos hacer gracias al art 69 de la LNM que establece la obligatoriedad de inscribirlos en el registro de bienes muebles.

Finalmente, hay que hacer alusión a la plataforma fija, regulada en el art 59 LNM. Baste decir que es una estructura que se encuentra permanentemente sujeta al fondo de las aguas y por tal característica es un bien inmueble. De este modo no entra dentro de la categoría de bien mueble, lo que lleva a que tenga distinta regulación que los bienes anteriormente descritos y por ende no se considere un bien registrable en el registro de matrícula o en el de bienes muebles.

A modo de resumen de este punto, podemos decir que el registro cumple la función de determinar la nacionalidad del buque, le da una legislación que se le va a aplicar durante el tiempo que permanezca inscrito y únicamente los buques, embarcaciones y artefactos navales quedan sujetos a la obligatoriedad registral.

2. Tipos de registro en el entorno internacional

Ahora que ya se ha explicado qué es un registro y los bienes que se inscriben en el mismo, hay que tratar su historia y evolución.

Hasta principios del siglo XX, los Estados exigían como requisito para inscribir un buque, que el propietario tuviese la misma nacionalidad del lugar del registro. Aunque sea cierto que a lo largo de la historia se han dado casos de cambios de nacionalidad de buques por distintos fines, a efectos del presente trabajo, conviene centrarse a partir de la época citada. Estos registros, denominados clásicos, son los de tipo cerrado, basándose en el principio del genuine link. El termino como tal, fue introducido posteriormente en la Convención del alta mar celebrada en Ginebra en 1958, que es la existencia de una relación de nacionalidad entre buque-propietario-bandera. De no existir este lazo, no se podría inscribir el buque. Materialmente la existencia del vínculo se manifiesta con que el naviero a través de su actividad colabora con la economía del país, entre otros con la contratación de marineros nacionales. Esta situación empezó a cambiar con la ley seca americana. En 1922, los armadores de dos buques de pasaje norteamericanos vieron una posibilidad de negocio muy lucrativa en la venta de bebidas alcohólicas a los pasajeros de sus barcos. Para ello, lo único que tenían que hacer era

llegar a aguas internacionales y que los barcos en cuestión no estuvieran bajo la soberanía norteamericana. Panamá también vio esta oportunidad de negocio y permitió el abanderamiento de estos dos buques. Con esta acción se crearon los registros abiertos, que son los más utilizados hoy en día. Se caracterizan por permitir la inscripción de buques a armadores que no son nacionales del Estado del registro y desaparece la necesidad del genuine link requerida en los cerrados ya que el propósito es el de dar a los navieros regímenes jurídicos más favorables a sus intereses. Aparece así una primera clasificación de registros que distingue entre los que son cerrados y los abiertos.

Con el pasar de los años, y habiendo desaparecido la ley seca, este fenómeno de abanderamiento en países extranjeros lejos de terminarse se incrementó año tras año. Así Panamá, vio como hasta armadores europeos querían abanderar sus buques en su registro durante la segunda guerra mundial. Muchos armadores no podían explotar comercialmente sus buques por los bloqueos impuestos a sus países de proveniencia necesitando una bandera neutral que no afectase a sus negocios. Otros en cambio, realizaron la inscripción huyendo de las altas tasas que les imponían en su país de inscripción.

Posteriormente, en 1948 apareció en escena el registro de Liberia, con unas características parecidas al registro panameño, utilizado por los armadores norteamericanos durante la guerra fría para sus buques mercantes, a fin de que se les considerase neutrales y evitar los impuestos norteamericanos.

Pero lo más importante de estos registros, y lo que les llevó a crecer tan rápidamente, son las ventajas económicas que tienen para el naviero a la hora de explotar el buque respecto a un registro ordinario cerrado.

En el ordinario, la tripulación tiene que ser en su totalidad de la nacionalidad de la bandera, que dependiendo del país del que se trate, conlleva generalmente un mayor coste operativo. En el momento en que el armador puede escoger en el mercado otra nacionalidad o mezclar nacionalidades, podrá obtener una tripulación más económica y aparentemente igual de eficiente. Además, en los registros ordinarios, esta actividad económica está sometida al mismo régimen fiscal que cualquier otra sin que existan unas facilidades a la explotación del negocio, mientras que en los registros de Panamá y Liberia se tomó el camino de ayudar fiscalmente a los armadores para que sus registros resultasen más atractivos.

Así es como la comunidad internacional, que no veía con buenos ojos estos registros, empieza a denominarlos con el apelativo “despectivo” de banderas de conveniencia, que son descritas por el profesor Boleslaw como *“as the flag of any country allowing the registration of foreign-owned and foreign-controlled vessels under conditions which for whatever reasons, are convenient and opportune for the person who are registering the vessels”*¹. Es decir, como se ha venido diciendo, que tienen una vis atractiva para el armador o explotador comercial.

La denominación que se emplee para describir este registro cambiará dependiendo de quién sea la persona o entidad que hable de ellos. Tenemos la de registro abierto que puede ser utilizada como apelación neutra, la de bandera o pabellón de conveniencia será utilizada por las entidades internacionales que se han visto perjudicadas por estos y finalmente, los beneficiarios de las ventajas de estos registros, utilizarán el término de banderas de necesidad. Se emplean distintos nombres para referirse a la misma cosa dependiendo del prisma desde el que se observe.

Este aumento de inscripciones por parte de los armadores fue atacado por diversas organizaciones. La primera fue la International Transport Workers Federation (ITF) en 1948, que es el sindicato de los trabajadores del transporte, que declaró que estos registros atentan contra los derechos de los trabajadores, creando una lista negra para que los sindicatos locales establezcan sí hay que incluir o no el país en cuestión en ella, con el fin de darlo a conocer a la comunidad internacional y se luche contra él.

Con el avanzar de los años se ha demostrado que el ITF ha tenido un gran poder en las posteriores negociaciones colectivas de los trabajadores. En 1958, se celebra la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar donde se manifiesta la preocupación por las banderas de conveniencia, creando así el concepto de genuine-link, más arriba explicado, que los armadores fácilmente eluden, estableciendo en los países donde registran sus buques oficinas de representación, para generar así el lazo exigido.

Pero el gran fenómeno que revolucionó el abanderamiento fue la crisis del petróleo de 1970. Los precios de los fletes bajaron drásticamente, lo que sumado a que había más buques de los que se necesitaban, obligó a los armadores a tener el coste operativo más bajo posible para sus buques a fin de poder subsistir. La medida que utilizaron fue el cambio a registros que les permitieran tener unos costes operacionales más

¹ BOLESZAW ADAM, Boczek, *Flags of convenience-An international legal study*, Harward University Press 1962

económicos. Los registros de Panamá y Liberia, que en el pasado ya habían visto incrementada su flota, durante la crisis del petróleo vieron enormemente aumentada la inscripción de buques extranjeros en sus registros. A esta maniobra de los armadores se la denominó flagging out. El proceso de cambio de registro era imparable y la comunidad internacional, que había luchado por pararlo, tuvo que acabar aceptándolo pero con limitaciones.

En 1978, ocho países europeos firmaron el Memorandum del acuerdo de la Haya que buscaba la armonización de las reglas a seguir en las inspecciones que se realizaban a los buques, siguiendo así las directrices del convenio 147 de la Organización Internacional del trabajo (OIT). Desafortunadamente, inmediatamente después se



produjo el embarrancamiento del Amoco Cádiz en las costas de Bretaña, un petrolero de la compañía petrolífera americana Amoco con bandera de Liberia. El embarrancamiento provocó uno de los mayores desastres naturales acaecidos hasta el momento, lo que llevó a revisar en profundidad el recientemente firmado memorándum, modificándolo y prestando mucha más atención a la prevención de la seguridad marítima.

De esta manera se creó en 1982 el memorándum de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto, el París MOU. El memorándum fija las bases comunes, para los países suscriptores, acerca de las inspecciones que se realizan a los buques, las cuales tendrán que tratar sobre la tripulación, la seguridad y polución del buque. Esto se realiza a través de inspecciones aleatorias a los mismos en los puertos de los Estados suscriptores del acuerdo. Con los datos obtenidos de dichas inspecciones, la entidad lo que hace es evaluar la calidad de un registro creando tres listas que van de más a menos segura, representadas como blanca, gris y negra, encuadrando los registros en función de los resultados que obtengan del control realizado.

El armador o naviero, del buque es el responsable de la seguridad del mismo, al igual que el Estado que le abandera, ya que es su responsabilidad la de comprobar que el buque y su tripulación son seguros antes de concederle el derecho a navegar bajo su pabellón. Pero en la práctica, son los Estados los que inspeccionan los buques que arriban a sus puertos, con el fin de impedir que determinados navíos pongan en peligro la vida humana, la navegación y el medioambiente de sus aguas. Asimismo evitar una competencia desleal que afecte a los navieros que operan sus buques en condiciones

óptimas y están registrados en registros más estrictos que los de las banderas de conveniencia.

La fundamentación legal para la realización de estas inspecciones se encuentra en los diversos Convenios internacionales existentes, tales como el SOLAS, STCW, MARPOL etc. Las inspecciones se realizan sin previo aviso y la consecuencia de no superarlas es que el Estado rector del puerto tiene la autoridad de detener el buque y prohibirle su salida del puerto hasta que no se solventen las deficiencias encontradas durante la inspección, que conlleva directamente a la pérdida de negocio para el armador.

Gracias a la actividad del París MOU, se ha conseguido que las banderas de conveniencia contraten, a la hora de abanderar un buque, sociedades de clasificación más exigentes para realizar las inspecciones, así como que los armadores se planteen y registren sus buques en los segundos registros europeos, que a continuación pasaremos a explicar. Esos segundos registros son más estrictos en esta materia con el fin de evitar las temidas detenciones de sus buques. Hay que tener en cuenta que el ámbito de aplicación de Paris MOU no es global como el del ITF. Diversos Estados han suscrito Memorandums de idéntica índole alrededor del mundo, así tenemos: Tokio MOU, Acuerdo de Viña del Mar, Caribbean MOU, Abuja MOU, Black Sea MOU, Mediterranean MOU, Indian Ocean MOU y el Riyadh MOU.

Bastante peculiar es la situación que viven determinadas banderas al encontrarse a la vez en la lista blanca del MOU y en la negra del ITF. Recordemos que esta segunda entidad únicamente vela por los derechos de los trabajadores y no controla otros temas como la seguridad y polución de los buques.

En los años 80 siguen apareciendo más banderas de conveniencia muy atractivas para los armadores como Islas Marshall, Bahamas, Bermudas, Caimán, etc. Los estados europeos vieron alarmados como sus registros se estaban literalmente vaciando.

La guerra de las Malvinas, hizo ver al Reino Unido cómo tener una flota abanderada bajo su pabellón era realmente necesario en casos de emergencia, ya que así podrían disponer de buques para necesidades estatales. Además, se estaba dando una efectiva competencia desleal hacia los armadores y navieros que seguían en los registros clásicos, ya que los que decidían inscribir sus buques en registros de las banderas de conveniencia tenían unos costes laborales y fiscales inferiores. Esto repercutía directamente en el colectivo de los marineros nacionales europeos que se vieron gravemente perjudicados durante este periodo. Las banderas de conveniencia permiten la contratación de mano de obra extranjera barata.

Con la idea de modificar esta situación, los Estados afectados tenían que tomar una decisión para cambiar la realidad de los registros. Las opciones que se barajaron fueron muy diversas. Se pensó introducir medidas proteccionistas al negocio marítimo mediante limitaciones de carga o rutas a determinadas banderas. Esta medida, desde el principio, no podía cuajar debido a su propia naturaleza intervencionista, ya que iba en contra de los ideales de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), de la que forman parte todos los Estados afectados y cuya función es la de armonizar políticas internacionales con el objetivo de maximizar su crecimiento económico común y, por tanto, fue rechazada.

Otra idea fue la de dar ayudas económicas estatales al sector marítimo para intentar equilibrar la balanza. España fue uno de los países que tomó esta medida pero como se demostraría más adelante no son medidas que tengan una viabilidad a largo plazo, sirven para aplacar momentáneamente la situación ya que un sector económico no puede funcionar siempre con ayudas económicas.

Los Estados sabían que los armadores se marchaban en busca de las ventajas fiscales y laborales que ofrecían las banderas de conveniencia. Pero la solución no podía pasar por reformar todo el sistema tributario y la legislación laboral general puesto que al final son decisiones políticas muy lentas y difíciles de tomar y, que en la práctica, hacen imposible siquiera plantearse la medida. Por ello tomaron una vía intermedia, se creó un registro adicional al ordinario, un segundo registro, en el cual el armador se encontraría con esas ventajas que buscaba, pero con la tranquilidad de saber que la bandera cumpliría con los requisitos de seguridad-contaminación-formación de la tripulación y buques de los registros ordinarios. Se crearon dos tipos distintos de segundos registros:

1. Registro Off-Shore: Son los registros que se encuentran situados en territorios o posesiones de ultramar, como las antiguas colonias del Estado del que se trate. El ejemplo clásico es el de la Isla de Man, siendo el segundo registro británico. Además de esa característica, el territorio tiene que contar con un sistema político, jurídico y fiscal propio, o al menos que se diferencie del Estado donde se encuentre el registro ordinario, a fin de poder crear una normativa más favorable para los armadores sin que choque con la legislación existente.
2. Registro Especial: son los que se encuentran en el mismo territorio estatal del registro ordinario, sí bien hacen quedar sujetos a los buques inscritos en ellos a un régimen jurídico distinto al del registro ordinario a través de una

normativa de creación ad hoc que refleja las ventajas fiscales y sociales. Un ejemplo de este tipo de registros es nuestro Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REC)

Finalmente, baste decir que, independientemente de sí se trata de un registro off-shore o especial, los segundos registros podrán ser abiertos o cerrados.

Las diferencias entre los registros especiales y las banderas de conveniencia, se pueden analizar desde los aspectos técnicos y laborales que exige su normativa. Técnicamente, los registros especiales siempre solicitarán inspecciones e informes de sociedades de clasificación de primer nivel y nunca unas de dudosa reputación. No podrán aceptar inscribir buques sub-estándar que supongan un peligro tanto para la vida humana como para el medioambiente, ya que suelen pertenecer a Estados firmantes del Paris MOU, lo que presupone que en principio solo los buques en perfectas condiciones podrán enarbolar su bandera. Laboralmente hablando, exigen un porcentaje mínimo de tripulantes nacionales, lo que conlleva a un menor número de tripulantes extranjeros (sí bien esto hay que tomarlo con pinzas ya que no en todos los segundos registros sucede) y desde luego que conlleva una tripulación más cualificada y por tanto más segura que la de las banderas de conveniencia. En contra, tienen una presión mayor por parte de los sindicatos internacionales, ITF, que no tienen las banderas de conveniencia.

Resumiendo, en el entorno internacional nos encontramos con registros ordinarios, que son los clásicos. Estos suelen ser de tipo cerrado. En contraposición a estos se encuentran los abiertos, donde se engloban las banderas de conveniencia y, finalmente, están los segundos registros o adicionales al ordinario, que a su vez dependiendo de su localización geográfica y de la dependencia soberana que tengan podrán ser off-shore o especiales al igual que abiertos o cerrados.

3. Sistema registral español y sus particularidades

Sin tener en cuenta la diferenciación general referida en el punto anterior, hay que señalar que además existe otra modalidad de distinción de registros que analiza el sistema de funcionamiento que utilizan, que puede ser unitario o doble.

Un sistema de registro unitario, es aquel por el cual la inscripción del buque produce al mismo tiempo efectos jurídico-públicos, como la nacionalidad etc., así como, efectos jurídico-privados, como la propiedad. Este sistema ha sido el elegido por la mayoría de Estados del entorno internacional.

El sistema de registro doble, que es el modelo utilizado en España, en cambio utiliza por un lado un registro administrativo, que son el registro marítimo ordinario y el registro especial de Canarias, para producir los efectos jurídicos públicos de la nacionalidad etc. Y por otro lado el registro de bienes muebles como registro mercantil, a fin de producir los efectos-jurídico-privados de la propiedad etc.

Esta división queda reflejada en nuestro ordenamiento jurídico en el art 65 de la LNM cuyo precepto dice: <<Las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales se inscribirán en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con la finalidad de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas de aquéllos>>. Siguiendo el art 65.2, con la regulación del registro administrativo <<La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través del Registro de Buques y Empresas Navieras y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles>>. Este artículo, aparte de establecer el sistema de registro doble, determina cuáles son las funciones que ejerce cada uno, que como vemos son muy distintas.

Empezaremos con el registro administrativo, es decir el de matrícula, regulado en el art 65.2, especificando que se tratará primeramente el registro administrativo ordinario en esta sección, para posteriormente hablar del Registro Especial de Canarias en infra punto 1.4 a fin de no causar confusiones.

Comenzando con la normativa nacional, lo primero que hay que ver es la Constitución Española. En su art 149.1.20 establece que <<El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias...marina mercante y abanderamiento de buques...>>. Vemos así como nuestra norma madre da la competencia de esta materia al Estado que la ejerce a través del Ministerio de Fomento, que a su vez desempeña dicha competencia mediante la Dirección General de la Marina Mercante. Se conoce así quién es el órgano competente en esta materia.

Sentada esta primera base, hay que continuar con el art 251 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de aquí en adelante LPEMM, donde se dice <<El registro de buques y empresas navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de: a) los buques abanderados en España b) las empresas navieras españolas>>. La ley reitera el carácter administrativo del registro y además establece los bienes que se registran en él: buques y empresas navieras. Seguidamente el artículo continúa diciendo que en la inscripción del buque se harán constar unos determinados datos a fin de su identificación. Se vuelve a insistir,

aunque esta vez de una manera tácita, que el fin prioritario del registro es dar seguridad. Se inscriben los datos a fin de no confundir el buque en cuestión con otro.

Pero además, en este aspecto tenemos que tener en cuenta El art 263 de la misma ley, que nos vuelve a repetir esta importancia. Se empieza diciendo que al Ministerio de Fomento se le asignan las competencias de ordenación general en navegación marítima (haciendo excepción con las relacionadas con la pesca) entre las que figura <<el control de la situación del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles...>> punto c del artículo. Esta competencia, esta interconectada directamente con las otras que se regulan en el mismo artículo, como son: la seguridad humana en la mar, las inspecciones y controles técnicos que se efectúan a los vehículos de la navegación, la composición mínima de las dotaciones de los buques, las titulaciones que tendrán que tener, aplicación de la jurisdicción nacional, etc.

Todas estas materias que tienen gran trascendencia se encuentran estrechamente ligadas con el registro, ya que el buque al estar inscrito, se le dará la nacionalidad española y tendrá que cumplir con lo establecido en su ordenamiento. Por tanto, aunque la finalidad primordial del registro sea la identificación y publicidad del bien, vemos como a lo largo de la vida del barco este tendrá que cumplir con unas obligaciones que se originan al encontrarse registrado. La inscripción deriva en un hecho originador de obligaciones posteriores.

A fin de determinar cuáles son los datos a inscribir y que se toman en el registro, hay que utilizar el art 60.5 de la LNM <<el buque se identifica por su nombre, matrícula, número de la Organización Marítima Internacional, pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen>>.

El nombre del buque tiene que figurar en ambas amuras de proa del buque y en la popa junto al puerto de matrícula. Su regulación se determina por vía interna de cada Estado. Lógicamente no podrá coincidir con el nombre de otro buque que ya lo tenga o con uno que lo tenga reservado, a fin de no generar confusiones. El número IMO, regulado por la Resolución 600/15 de la misma organización (International Maritime Organization) y por el convenio SOLAS, se exige por motivos de seguridad marítima, prevención de contaminación y fraude marítimo. Es obligatorio para los buques de pasaje con un GT igual o superior de 100 y para los buques de carga con un GT igual o superior a 300. Este número tiene que estar siempre en un lugar visible en la popa a ambos costados o en otros lugares siempre que sea fácilmente reconocible en el exterior. Lo asigna cada Estado, sí bien previamente se obtiene del Lloyd's Register of Shipping.

Cuando entramos a analizar los conceptos de matrícula y pabellón, aunque parezcan que sean parecidos, no tienen nada que ver el uno con el otro. La matrícula, inmatriculación o abanderamiento, es un procedimiento administrativo destinado a dar la nacionalidad de un Estado al buque, que se demuestra al exterior con el enarbolamiento de la bandera del país en cuestión. El procedimiento administrativo termina con el otorgamiento del documento denominado patente de navegación, que sirve para demostrar de manera fehaciente la nacionalidad del buque y permite enarbolar el pabellón que representa el derecho que tiene para navegar bajo una nacionalidad concreta. Este concepto que se encuentra en el art 25 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo y así también lo manifiesta el art 2 del mismo RD, dice que para que un buque pueda estar amparado por la legislación española tendrá que estar matriculado en uno de los registros de las jefaturas provinciales de la marina mercante. Para el presente TFM, estos son los conceptos más importantes de identificación de un buque y por tal motivo se centrará en ver como se encuentra regulada esta materia en los preceptos internacionales como nacionales.

Iniciando con la normativa internacional, hay que tomar el convenio internacional de Montego Bay de 1982, de la Naciones Unidas sobre el derecho del mar, convenio ratificado por España, que establece en su art 91 que <<cada estado establecerá los requisitos para conceder su nacionalidad a los buques... para que tengan derecho a enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar>>.

Pero, ¿cuáles son los Estados que pueden dar su consentimiento para que un buque navegue bajo su pabellón?, ¿hay alguna prohibición al respecto?, ¿pueden los países sin litoral (como Suiza o Bolivia) abanderar buques o por el contrario no pueden?

La comunidad internacional dio respuesta a estas preguntas en el mismo convenio de 1982 al establecer en su art 90 que <<todos los Estados sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen por alta mar>>. Por consiguiente, para la comunidad internacional no existe prohibición alguna en esta materia. Sí bien se establece la prohibición de navegar bajo dos o más pabellones distintos, un buque sólo puede tener una nacionalidad, en el caso de que se dé el fenómeno de plurinacionalidad, se tendrá por un buque apátrida, sin nacionalidad. Esto se encuentra reflejado el art 92 del convenio y en la normativa nacional en el art 91 LNM.

Esta prohibición es obvia ya que se estaría atacando la finalidad de los registros, la seguridad jurídica, en el caso de que se permitiese tal situación se podrían dar conflictos internacionales sin respuesta, lo que generaría caos y confusión y, valga la redundancia, una inseguridad que dificultaría el negocio marítimo transformándolo en más arduo y complicado. En el hipotético caso que se diera la situación, el buque quedaría bajo la jurisdicción de cualquier Estado.

A fin de garantizar la seguridad del registro, finalmente, la convención establece en el art 94 que <<todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarboles su pabellón sobre todo en los referente a la seguridad del buque en la mar>>. Este precepto se tiene que entender como obligación que se impone a cada Estado a fin de garantizar el fin que se persigue.

Tomando ahora otra vez la normativa nacional y antes de entrar a analizar los efectos de pabellón y matrícula, hay que saber primero cuáles son los bienes que quedan sujetos a registrarse en este registro administrativo. Para ello, hay que tomar el RD 1027/1989, cuyo art. 1 dice <<La presente disposición se aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, cualquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividad>>. Vemos por tanto que los bienes que se inscriben son los descritos en el punto supra 1.1 de este TFM, aplicándose lo mismo para las empresas navieras, exigiendo su inscripción en el segundo párrafo del artículo, corroborándose en el art.10 del mismo RD.

Asimismo y para confirmar, el art 69 de la LNM, al hablar de la obligatoriedad de inscripción en el registro de bienes muebles, que a continuación se verá, hace referencia a los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España. La normativa nos deja claro cuáles son los bienes que se registran en el registro de matrícula. Además el art 6 del RD 1027/1989 de abanderamiento nos recuerda la obligación que tiene el titular de los bienes, tanto de matricularlos como de dar su baja en el registro.

El registro se divide en nueve libros que se llaman listas, cada una de las cuales está encargada de inscribir un tipo determinado de vehículo de la navegación en función de su actividad. Dicha clasificación se encuentra en el art 4 de RD 1027/1989 de Abanderamiento y son:

- Lista Primera: Plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, remolcadores de altura, buques de apoyo y buques de apoyo off-shore.

- Lista Segunda: Buques que se dediquen al transporte de pasajeros o mercancías o ambos combinados.
- Lista Tercera: Buques que se dediquen a la pesca.
- Lista Cuarta: Embarcaciones y artefactos dedicados a actividades pesqueras.
- Lista Quinta: Remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios portuarios.
- Lista Sexta: Buques que se dediquen a la navegación recreativa lucrativa.
- Lista Séptima: Embarcaciones que se dediquen a la navegación recreativa no lucrativa.
- Lista Octava: Buques y embarcaciones públicos ya sea a título estatal-autonómico-local.
- Lista Novena: También llamado registro provisional, se inscribirán los buques, embarcaciones y artefactos navales que estén en construcción.

El registro administrativo es obligatorio y por lo que hemos visto tiene alcance universal, ya que en él se registran todos los buques, embarcaciones y artefactos independientemente de su procedencia, tonelaje o actividad. Posteriormente aquí habrá que realizar un pequeño inciso para el REC ya que existe una limitación, para enarbolar pabellón español bajo el segundo registro.

A partir de aquí hay que hablar de la nacionalidad de los buques y para ello hay que tomar la LNM. El art 88 regula el abanderamiento de los buques como el acto por el cual se da el derecho a enarbolar pabellón español, es decir, a que el buque tenga la nacionalidad española. Para acreditar esta nacionalidad hay que cumplir con unos aspectos formales de manifestación externa que se materializan a través de unos documentos que vienen siempre regulados en la misma ley, tales como los del art 79 donde se regula el certificado de matrícula, que es el documento que refleja literalmente los datos inscritos en el registro administrativo. Al figurar literalmente los datos del registro, cada vez que estos varíen, este documento tendrá que ser modificado a fin de reflejar los nuevos. Su función es la de acreditar que el vehículo de la navegación en cuestión se encuentre legalmente matriculado en España.

No hay que olvidarse tampoco de la patente de navegación, que es el documento por el cual se acredita la nacionalidad española y que autoriza al buque a navegar enarbolando el pabellón nacional. Únicamente citar aquí el pasavante, un documento que realiza la misma función que la patente con la diferencia de que este último tiene carácter provisionalísimo ya que se otorga para buques que se importen desde otros registros art 80 y 89 de la LNM.

Resumiendo y, como cita el art 90 de la LNM, a los vehículos de la navegación que se encuentren correctamente abanderados y matriculados se les dará la nacionalidad española.

A continuación, se va a resumir el procedimiento de abanderamiento regulado en el articulado del RD 1027/1989. Trataremos en este TFM de dar un enfoque claro y practico del mismo.

Todo comienza cuando el interesado en abanderar un buque, independientemente de que sea persona física o jurídica, se dirige al puerto de matrícula de su elección a matricular el buque. La importancia radica en que sea residente en España o de un Estado miembro de la Unión Europea, siempre y cuando, en este último caso, designe un representante en España (sí bien esta condición cambia en el REC y ya se verá más adelante).

El puerto de matrícula es aquél donde el buque se encuentra registrado. A estos efectos hay que saber que estos puertos son las capitanías periféricas que se encuentran en cada puerto, y estas a su vez remiten la información al registro marítimo central de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), que es el Registro Central.

Hay dos tipos de abanderamiento, el definitivo y el provisional. El primero, se puede dar por construcción, tanto en astillero nacional o extranjero, o por importación de buques de otro registro.

En el caso de construcción en astillero nacional, el expediente de matriculación empieza con la solicitud de autorización de construcción del buque que será solicitado por el astillero y el comprador a la DGMM, a través de la capitanía provincial donde radique el astillero. La autorización va acompañada de unos documentos y datos donde destaca la lista de posibles nombres del buque y el proyecto de construcción. Esta solicitud tiene que ser aprobada por la DGMM. Tras esto se clasificará el buque en un grupo en función de su actividad. Así tenemos el grupo I para buques de pasaje, el II para carga, el III para servicios portuarios, el IV pesqueros y el V para recreo. Se remitirá a la capitanía periférica la aprobación de la solicitud, así como la autorizará para que inscriba el buque con matrícula provisional en la lista novena (recordar las listas anteriormente citadas del art 4 del RD 1027/1989). Esta autorización tiene validez de un año, transcurrido el cual no será válida y habrá que volverla a solicitar.

Finalizado el trámite anterior, se tendrá que pedir permiso para realizar la botadura. Este nuevo paso sigue el mismo proceso que los anteriores, solicitándose a la DGMM a

través de la capitanía provincial. Con la botadura, el jefe provincial de la capitanía tendrá que solicitar a la DGMM la lista a la que tendrá que adscribirse el buque en cuestión.

A continuación, se solicitan las pruebas oficiales que de ser superadas otorgan el rol provisional, documento que permite al buque hacerse a la mar. Con este documento el buque se da de baja de la lista novena y se da de alta de forma provisional en la lista a la que pertenezca.

Por último, el titular del buque tendrá que pedir en el plazo máximo de dos meses, desde que se obtuvo el rol provisional, la matrícula definitiva. La petición tendrá que ir acompañada de la escritura pública de entrega de la nave que hace el astillero y el certificado de valoración de la nave que expide la DGMM. La petición se trasladará al registro marítimo central para que compruebe la documentación y la capitanía provincial dará al titular una copia certificada del asiento que le servirá para el registro de bienes muebles (que ahora veremos en detalle). Se elevará a definitiva el alta provisional que se dio con el rol provisional, trámite que se realiza a través de la matrícula definitiva.

El proceso finaliza con la entrega de la patente de navegación para los buques con igual o mayor de 20 TRB (toneladas de registro bruto) y con el rol de navegación para los buques con un TRB inferior a 20.

Ahora bien, también cabe que la construcción de un nuevo buque se realice en un astillero que no sea español y se quiera abanderar en España. En este caso, el solicitante del trámite es el futuro operador del buque, no el astillero. Para verificar si superan correctamente todas las pruebas en el país de construcción, la DGMM podrá enviar inspectores o, en su caso, delegar en una sociedad de clasificación.

En todo caso habrá primero una inscripción provisional donde tendrá que figurar diversa documentación. Ante todo deberá haber una certificación de no inscripción del buque en el registro del país de construcción, que tendrá que ser expedida por el Estado en cuestión y, además, tendrá que ser legalizada por el cónsul español o con apostilla de la Haya. Seguidamente figurará la relación de tripulantes, que reflejará las titulaciones y nacionalidades. A continuación el título de propiedad o arrendamiento y finalmente el acta de entrega y recepción del buque.

Este alta provisional tiene una validez de seis meses, transcurridos los cuales causará baja si no se eleva a definitiva la inscripción. Para la inscripción definitiva se necesita la acreditación del pago de los tributos a la aduana española por la importación del buque,

y las copias compulsadas y debidamente traducidas del certificado sanitario, resolución de tripulación mínima y certificados reglamentarios.

Tras esto, el buque en cuestión podrá enarbolar pabellón español. La inscripción definitiva tiene una duración de permanencia en el registro español mínima de un año. En esta primera modalidad de abanderamiento también se puede dar el abanderamiento por importación, es decir, traer al registro español un buque anteriormente abanderado en otro Estado, dando de baja el abanderamiento originario ya que, recordemos, no está permitido que un buque tenga dos o más nacionalidades.

Hay que distinguir sí el buque proviene de un país miembro de la UE o no, independientemente de su origen, sí el buque tiene una eslora inferior a seis metros será la capitanía marítima periférica la que resuelva el abanderamiento. En caso de ser superior a esos 6 metros, será la DGMM la que decida sobre el abanderamiento en España.

El primer caso, es mucho más fácil y rápido que el otro gracias al Reglamento 613/91 del consejo UE donde se establece que sí el buque cumple en el país de origen con los requisitos de seguridad y contaminación se permitirá el cambio. En cambio, en el segundo caso, habrá que renovar todos los certificados del buque. El trámite consta de una inscripción provisional donde habrá de adjuntarse distinta documentación idéntica a la del abanderamiento por nueva construcción con la excepción de la necesidad de añadir una certificación del registro de procedencia donde figuren las posibles cargas y gravámenes existentes en el buque. Esta inscripción provisional tendrá una duración de seis meses, en los cuales hay que solicitar la inscripción definitiva a la que hay que añadir los mismos documentos que en el caso de un buque de nueva construcción en el extranjero. Ahora, y esto es importantísimo, tiene que añadirse el certificado de baja del registro de procedencia que tendrá que estar legalizado por cónsul español.

Ahora bien, como es necesario presentar el certificado de baja registral, hay un lapso de tiempo donde el buque no tiene nacionalidad, por tanto no puede navegar. Para estas situaciones existe la figura del pasavante, que es el documento que expedita el cónsul español en extranjero a fin de que el buque pueda llegar a puerto español. Tiene una duración máxima de seis meses para que el naviero solicite la inscripción definitiva.

El segundo tipo de abanderamiento es el temporal o provisional, fundamentalmente previsto para los casos de arrendamiento del buque, tanto en el casco desnudo como en el fletamento por tiempo. Es una situación donde la inscripción originaria del buque

queda sin efecto, como sí no existiera, a favor de otro registro por un determinado lapso de tiempo, que suele coincidir con el del arrendamiento del buque.

En pocas palabras, el abanderamiento original queda pausado y se activa uno nuevo. Pero el originario no desaparece, ya que al transcurrir el tiempo fijado por el abanderamiento temporal, este volverá a “activarse”. Esta situación se crea para evitar la doble nacionalidad, que recordemos está prohibida tanto por nuestro ordenamiento interno, como por el internacional. Será el arrendatario del buque el que solicite este trámite que se puede dar en dos vertientes, en la importación o exportación temporal de buques.

La importación se da cuando se trae un buque extranjero y se abandera temporalmente en España. El trámite comienza con un alta provisional donde hay que aportar la serie de documentos que hemos venido viendo. En este caso hay que resaltar que habrá que presentar también el contrato de arrendamiento del buque legalizado, al igual que se podrá presentar una solicitud de cambio de nombre durante el tiempo que el buque esté abanderado temporalmente, aunque esta posibilidad sólo está disponible para los buques de la lista primera y segunda. Al igual que en los otros supuestos esta inscripción tiene una duración máxima de seis meses, transcurridos los cuales y sin haber conseguido el alta definitiva causara baja del registro. Para solicitar la inscripción definitiva, hay que presentar los documentos comunes a los otros casos, aunque aquí habrá que presentar también el certificado de baja provisional del registro de procedencia del buque, ya que de no presentarse, el buque tendría dos nacionalidades. Esta inscripción tiene una duración mínima de un año y no tiene duración máxima, de forma que se podrá ir prorrogando. El vehículo de la navegación se inscribirá en la lista especial complementaria del registro y no se tendrá constancia de él en el registro de bienes muebles.

La exportación se da cuando un buque español se inscribe en el registro de otro país. Para que se pueda realizar se necesitan una serie de documentos donde se refleje la baja temporal por la exportación. Aquí se señalará el país y bandera de destino del buque, el contrato de arrendamiento que además tendrá que reflejar que la exportación se realiza sin transferencia de titularidad, la autorización de aduanas y el certificado del registro de bienes muebles indicando la situación del barco. Dependiendo del país donde el buque vaya a abanderarse los requisitos cambiarán. Lo que sí es común, tanto para la importación como para la exportación, es que si los trámites son presentados por la empresa arrendataria, la propietaria tendrá que autorizar expresamente el trámite.

Finalmente, cabe hablar del art 21 del RD 1027/1989, donde se regula la última anotación que se realiza a un vehículo de la navegación en el registro: su baja. Esta puede darse por diversas causas: el cambio de lista, exportación del buque al extranjero, el desguace y la pérdida total del buque. La solicitud de baja por estos motivos sólo podrá ser presentada por el titular o representante del barco y, tendrá que ser aprobadas por la DGMM. Otra de las causas de baja del registro son el hundimiento y la baja de oficio. Se tramitan por iniciativa del propio registro. Para su validez se requiere, de una previa publicidad que se dará tanto al interesado como en el Boletín de la CCAA correspondiente del registro y, tras lo cual se dará de baja al barco en cuestión. Tras la baja, el registro administrativo comunicará al registro mercantil de esta situación para que adopte las medidas oportunas.

Analizado el registro administrativo, hay que ver el de bienes muebles, pero antes de empezar a hablar de este registro, hay que volver a recordar que los objetos de los que estamos hablando, los vehículos de la navegación, son precisamente eso: bienes muebles. Es decir, bienes que en principio y por lo general no necesitan en nuestro ordenamiento jurídico quedar registrados a efectos jurídico privados. Pero como se ha señalado anteriormente, supra definición buque, el art. 60.1 LNM fija la condición de bien registrable para el buque. El motivo de esta particularidad se debe al destino comercial y el entorno donde lo desempeñan, que como se ha explicado previamente, son demasiado importantes para que se les aplique el régimen general de los restantes bienes muebles. Por ello, se aplica esta especialidad registral a los vehículos de la navegación, lo que hace considerarlos bienes especiales o en términos jurídicos, bienes sui generis. Característica especial que se continúa reflejando en el art 63 LNM al obligar documento escrito para la adquisición de este bien. Obligación que no se exige para los restantes bienes muebles, artículo que adicionalmente ya nos hace ver la función erga omnes de este registro al determinar que para que tenga efectos contra terceros tendrá que inscribirse el bien. Otra particularidad más de estos bienes, que hace ver su unicidad, es que pueden estar sujetos a hipoteca. Institución utilizada en su mayoría por los bienes inmuebles y no por los muebles y, para lo que respecta a este registro, esta institución tiene una función de carácter constitutivo. Sin inscripción, no hay hipoteca.

Sentada esta especialidad, podemos empezar a explicar el registro de bienes muebles, que se creó a través de la disposición final segunda de la ley 19/1989 de 25 de julio de la reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las directivas comunitarias. Mediante la ley referida, los libros de registro de buques y aeronaves que estaban integrados en el registro mercantil pasaron a constituir un registro independiente que se

denominó Registro de Bienes Muebles. Actualmente, la principal regulación de este registro se encuentra en la LNM. Hay más normativa aplicable como el Reglamento del Registro Mercantil, la Ley 28/1998 de venta a plazos de bienes muebles, el RD 1828/1999 de 3 de diciembre que aprueba el Reglamento del registro de Condiciones Generales de la Contratación y la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles.

La LNM regula esta materia en sus arts. 65 a 77. A fin de analizar la función de este registro, hay que saber qué bienes, qué cosas, son objeto de inscripción en él. Para ello, hay que ver el art 69 LNM <<Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles>>.

El artículo no deja lugar a duda, sólo podrán inscribirse los buques-embarcaciones-artefactos navales. Pero además, se nos dice más cosas, se impone la limitación de que sólo los buques que tengan nacionalidad española podrán acceder a este registro. Un buque con un pabellón extranjero no se podrá registrar, ni siquiera en los abanderamientos temporales por importación. También se logra deducir, gracias a este artículo, que la primera inscripción de estos bienes corresponde al registro administrativo o de matrícula y, que la inscripción en el registro de bienes muebles, se realizará después de aquella al utilizar la expresión abanderados en España, aclaración muy importante ya que en los sistemas de registro doble, como el español, se podría plantear la duda de dónde acudir primero a efectos de inscribir el bien.

Continúa el artículo diciendo que la inscripción de los mismos bienes, pero de titularidad pública, resultará de carácter potestativo y lo mismo se dispone para los buques y embarcaciones de recreo o deportivos, salvo en el caso que dichos barcos tengan carácter lucrativo, en cuyo caso, la inscripción será de carácter obligatorio. Eso sí, hay que tener en cuenta que los derechos de garantía-reservas de dominio-prohibiciones de disponer y demás gravámenes sólo podrán ser oponibles frente a terceros si están inscritos.

Caso especial es el de los buques en construcción que regula el art 69.3 LNM, donde se crea un libro especial para estos y cuya inscripción será de carácter potestativo, salvo que se constituya hipoteca, en cuyo caso la inscripción será obligatoria. Una vez finalizada la construcción, el buque pasará a formar parte del libro ordinario del registro de bienes muebles, ya que termina la situación que le obligaba a registrarse en este libro especial. Este caso especial nos podría hacer dudar acerca de cuál es el registro que tiene que realizar la primera inscripción del buque, ¿el administrativo o el

mercantil? Como el buque todavía no existe, se está construyendo y por ende no puede tener una matrícula y por tanto una nacionalidad, pero sí existe un derecho real que hay que inscribir a fin de su existencia, la hipoteca.

La respuesta a esta pregunta es que sigue siendo el registro administrativo o de matrícula el primero en conocer de la existencia del buque y por ello en inscribirlo. Esto es debido a que son las autoridades marítimas las que dan el permiso de construcción del buque y posteriormente la autorización para la botadura, actos imprescindibles para que pueda realizarse la creación del bien. Así pues, el bien se inscribirá antes en el registro administrativo, en su lista novena conocida como la provisional, que se encarga precisamente, como se ha visto al tratar el registro ordinario, de tener registrados los buques-embarcaciones-artefactos navales que estén en proceso de construcción.

Como ya se conocen cuáles son los bienes que se tienen que inscribir, necesitamos saber qué hechos serán los que aparezcan, ámbito que se encuentra regulado en el art 70.2 LNM <<dicho registro tiene por objeto la inscripción o anotación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques...>>.

La primera parte del artículo nos está diciendo cual es la función del registro, la inscripción o anotación del dominio. La propiedad o dominio (sin entrar en el presente trabajo en la pugna de ambos conceptos) es un derecho real (el más completo e intenso) que otorga a su titular el poder pleno sobre la cosa sobre la cual recae tal derecho. De entre todos los derechos es el más amplio posible, es exclusivo porque sólo su titular puede disfrutarlo y es perpetuo, ya que se extingue sólo una vez que desaparece el bien. También es elástico ya que una vez que desaparecen las limitaciones previamente impuestas sobre el mismo vuelve la propiedad a su titular. Es decir, el registro de bienes muebles nos dice como primera información quién es el dueño de la cosa, en este caso buque-embarcación-artefacto naval.

La segunda parte del artículo nos dice que figurarán también los demás derechos reales. Para entender la importancia que tienen estas anotaciones del registro de bienes muebles, hay que saber la importancia que tienen los derechos reales. Se trata de derechos privados que ostenta una persona. Confieren un poder de inmediata dominación sobre la cosa, oponibles frente a terceros, con el fin de poder recabar las utilidades sobre la misma. La cosa en cuestión podrá ser utilizada para el propósito que quiera y disponga el titular del derecho real.

Por lo que acabamos de ver, la función que cumple este registro es importantísima, pues nos dice quién es el dueño del bien y en su caso si hay algún derecho real que le afecte.

Acaba diciendo el art. 70.2 que también se inscribirán en el registro <<la constitución, modificación y cancelación de gravámenes, limitaciones de disponer, embargos judiciales y administrativos...y otras situaciones jurídicas que se determinen reglamentariamente o en convenios internacionales o disposiciones especiales>>.

Como se irá desgranando más adelante y de manera elemental para empezar a asentar la importancia de este registro, la ley nos demuestra que este confiere seguridad jurídica a terceros. Dice de quien es el buque, esto es, a quién nos tenemos que dirigir para, por ejemplo, fletarlo o saber si al momento de comprarlo vamos a tener alguna limitación de disponer del mismo, siempre sin olvidarnos que esas inscripciones son de carácter obligatorio.

Explicado que bienes y derechos se inscriben en el registro de bienes muebles, hay que ver cómo funciona la mecánica de la inscripción, que se encuentra regulada en el artículo 71 LNM desde su nacimiento hasta su cancelación. Fijando que el primer dato a registrar será el dominio, es decir, a quien corresponde la propiedad del bien, que únicamente se podrá realizar si junto con la solicitud de inscripción se acompaña la certificación de la hoja de asiento del registro administrativo reitera la ley que la primera inscripción corresponderá al registro administrativo. El título de adquisición tendrá que cumplir los requisitos del art.73. Se exceptúa de estos requerimientos a los buques y embarcaciones de recreo y deportivos construidos en serie y a los buques extranjeros que no estén sometidos a normativa similar en su país de origen.

Continúa el artículo, en su punto dos, diciendo que para que se pueda inscribir cualquier acto-negocio jurídico-resolución tanto judicial como administrativa será necesario que la persona que lo otorgue o contra quien se dirija, tenga su derecho inscrito previamente, es decir, para que pueda valer previamente tiene que existir la situación.

Por último, la inscripción del buque se cancelará, mediante diligencia de cierre, del registro de bienes muebles sólo cuando se comunique previamente su baja por parte del registro administrativo.

Toda inscripción produce unos efectos. Por un lado, tenemos que distinguir los principios registrales que se encuentran en la LNM arts. 72 a 77 y por otro, los efectos

jurídico privados erga omnes de hacer oponibles frente a terceros los actos y contratos inscritos.

En el art. 72 se encuentra el principio de publicidad formal, donde se recuerda que la información inscrita en el registro es pública, que el dominio, cargas y gravámenes en perjuicio de terceros solo podrán acreditarse a través de certificación registral, esto es, previa inscripción del mismo. Finalmente, se dice que la inscripción de la hipoteca será el acto que le dará su eficacia constitutiva.

El principio de titulación pública se encuentra en el art.73, donde se establece que la primera inscripción sólo se podrá realizar a través de escritura pública y demás documentos regulados en el mismo artículo, salvo lo establecido para las embarcaciones deportivas y recreo y, para los buques construidos en el extranjero que no requieran de dicha formalidad. Finalmente, establece la obligación a los notarios y cónsules de España en el extranjero que autoricen escritura pública a que obtengan previamente información acerca de la titularidad y gravámenes de los barcos a los que afecten dichas escrituras.

El principio de legalidad, regulado en el art 74, establece que serán los propios registradores, bajo su responsabilidad, los que tendrán que calificar la legalidad de los documentos así como la capacidad y legitimación de las personas que los inscriben.

El Principio de legitimación recogido en el art 75, expone que el contenido del registro se presume válido hasta que no haya una declaración judicial de inexactitud o nulidad registrada en él.

El principio de fe pública registral art 76, regula el llamado tercero de buena fe establecido en el art 34 de la ley hipotecaria. La inscripción en el registro no podrá convalidar los actos o contratos que sean nulos, sí bien estos no podrán perjudicar los derechos de los terceros que hayan actuado de buena fe.

El principio de inoponibilidad del art 77, establece que los actos que tengan que estar anotados en el registro y no lo estén no podrán perjudicar a los terceros de buena fe.

En cuanto a los efectos jurídicos privados, la inscripción de los derechos en el registro de bienes muebles constituye la formalidad que se requiere para que estos tengan efectos erga omnes, a saber, da el poder para que todas las terceras personas están obligadas a respetar los derechos inscritos en él, no pueden ir contra ellos.

Tampoco hay que olvidarse de la publicidad que se hace de los actos de venta forzosa, de venta en procedimiento de ejecución hipotecaria extrajudicial y de venta voluntaria

del buque. La venta forzosa se produce para satisfacer el pago de las deudas que se tengan con acreedores o porque se le haya dado inhabilitación para navegar al buque. Se regula en los arts. 480 a 486 de la LNM, en la Ley de Enjuiciamiento Civil y en el Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval. El procedimiento comienza con una notificación escrita previa, la ley establece 30 días antes de la realización del acto, en la que figuraran el motivo por el cual se realiza la venta, así como la fecha y lugar donde se realizará. Se tendrá que enviar al Registrador de bienes Muebles y al Registrador del pabellón donde se encuentre el buque, a la persona que tenga inscrita a su favor el dominio del buque, a los titulares y beneficiarios de hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos. El proceso en sí es la venta del bien, pero lo más importante y ahí radica la importancia de la notificación previa, es que todos los gravámenes, hipotecas y privilegios inscritos en el registro quedarán sin efecto y se ordenará su cancelación, salvo las cargas que el comprador se subroge previo consentimiento de sus acreedores.

La venta en procedimiento de ejecución hipotecaria extrajudicial se realiza a través de escritura de venta a un tercero en nombre del deudor o por adjudicación del buque al acreedor en pago de su crédito, y se cancelarán todas las cargas que existieran siempre y cuando en el contrato o escritura conste que se extinguieron las mismas y el sobrante de la venta se deposite en establecimiento oficial para que pueda estar a disposición de los acreedores.

La venta voluntaria, se regula en los arts. 117 a 121 de la LNM y por lo que afecta al Registro de Bienes Muebles hay que decir que, la venta, en caso de que no se realice inventario, comprenderá lo que figura inscrito en el registro de bienes muebles, el contrato de compraventa tiene que darse por escrito y la acción tendrá que inscribirse en el registro de Bienes Muebles, a fin de que produzca efectos frente a terceros, y se formalizará en escritura pública. Si las partes quieren que el contrato sea elevado a escritura pública, el notario o cónsul en su caso, tendrá que obtener previamente la información acerca del dominio y cargas del bien antes de la protocolización del contrato.

La publicidad de los supuestos de desaparición, destrucción y enajenación del buque a un extranjero, aunque no esté regulada expresamente, encuentra acogida en el art 71.3 de la LNM, el cual establece que cuando el registro de matrícula realice baja del buque, se tendrá que comunicar de oficio al registro de bienes muebles para que se cancele la inscripción del buque siempre y cuando no existan cargas vigentes ya que en caso contrario la inscripción seguirá vigente.

Finalmente, cabe hablar de la obligada coordinación que tiene que existir entre el Registro de Bienes Muebles y el Registro de Matrícula, que viene establecida en el art 66 de la LNM. Cabe recordar que la primera inscripción de un buque será siempre la que corra a cargo del registro administrativo, con la especialidad de los buques en construcción anteriormente citada, y tras esa inscripción se pasará al registro de bienes muebles. Tras esto la vida del buque se registrará gracias a la coordinación que realizarán de oficio ambos registros, ya que en ambos y, teniendo en cuenta que registran cosas distintas, tendrán que aparecer los mismos datos y la información tendrá que circular por ambos a través de comunicaciones. Así los casos de cambios de nombre, lista del barco, especificaciones técnicas y bajas por pérdida total a causa de accidente-desguace-venta en el extranjero, tendrán que ser comunicados del registro marítimo al registro de bienes muebles en base art 59 del RD 1027/1989 de Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo. En cambio, las transferencias de propiedad, las nuevas cargas y gravámenes, se registrarán primero en el registro mercantil y se comunicarán al administrativo, arts. 52 a 57 del mismo RD. Para facilitar las cosas a las personas así como al negocio marítimo y a fin de cumplir la necesidad primaria de los registros, dar seguridad jurídica a través de información fehaciente, el art 66 LNM acaba diciendo que aunque los titulares de los registros no pueden expedir certificaciones del ámbito que no les sea propio, podrán pedir certificaciones al otro registro, cuando un interesado lo pidiera para que se pueda obtener toda la publicidad formal concerniente al buque en un mismo registro.

A fin de recapitular a modo esquemático, el procedimiento para abanderar un buque sería el siguiente: El interesado tendrá que dirigirse al Registro de Matrícula Periférico para solicitar la matriculación. Los datos del buque se remitirán al Registro Marítimo Central y finalmente se practicará la inscripción en el Registro de Bienes Muebles.

Como hemos visto en el sistema de registro doble conviven a la vez dos registros y aunque en el ordenamiento español sea en el registro de matrícula donde se realiza la primera inscripción, esto no quiere decir que sea más importante, ya que la identificación, misión del registro, del buque corre a cargo de ambos registros a la vez. En uno a través de las hojas de asiento expedidas por las capitanías marítimas, y en el otro a través de las certificaciones de titularidad y cargas. Ambos registros son igual de importantes, sólo se encargan de inscribir datos distintos pero que van encaminados al mismo fin: la identificación del buque

4. Registro Especial de Canarias

El Registro Especial de Canarias, fue creado con la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Actualmente se encuentra en la disposición adicional decimosexta de la misma ley. Este registro es especial, adicional al ordinario existente, es un segundo registro. Se creó para evitar el éxodo masivo de buques españoles a las banderas de conveniencia. Tiene las mismas funciones que el registro administrativo ordinario explicado en el punto 1.3, mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles.

El registro se encuentra ubicado en las islas Canarias y opera a través de las capitanías marítimas de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Tiene el apelativo de especial ya que los buques inscritos en él gozan de un régimen más ventajoso que el del registro ordinario. Esta característica es la razón de la existencia del REC. En el año de su creación se buscaba la viabilidad de una flota nacional competitiva y atrayente a través del uso de unas medidas que se estaban tomando en el entorno internacional próximo, en los países de la CEE. Debido a que se encuentra geográficamente en el territorio insular español, no se le puede considerar un registro off-shore, ya que como se ha explicado en *supra* 1.2, estos se encuentran en territorios coloniales y de ultramar de un Estado y, desde luego, no se puede catalogar con tal apelativo a nuestras islas Canarias. Estas pertenecen al territorio insular español del océano Atlántico. Se les aplica la misma normativa que al resto del Estado salvo en lo relativo a las ventajas de las que disfruta en materia tributaria y de ayudas económicas. Como establece la disposición adicional decimosexta de la LPEMM, el REC es un registro público y administrativo. Además tiene una serie de características que necesitan ser examinadas.

En primer lugar, es un registro especial, ya que tal y como establece su norma reguladora “se regirá por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo”. Por tanto, no sigue la normativa del registro ordinario. Tiene sus propias normas que le dan su carácter de registro especial.

En segundo lugar, es un registro abierto, en él se pueden inscribir tanto armadores y navieros nacionales como extranjeros.

En tercer lugar, la inscripción en este registro es opcional, no es obligatoria como en el registro ordinario. Querer enarbolar el pabellón español supone que el buque tendrá que estar inscrito en el registro ordinario, dándose opcionalmente la posibilidad de

inscribirse en el REC, que además tiene ventajas en relación con la explotación del buque. Esto se desprende de la expresión <<Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras>> del punto 4.a de la disposición adicional 16 de la LPEMM.

En cuarto lugar, el REC es heterónimo ya que aunque tenga un régimen especial se encuentra sometido al Ministerio de Fomento, que es el que tiene la facultad de <<...conceder la inscripción y la baja en el Registro Especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques>>. Tal y como establece el 2.b de la disposición. Al igual, hay que señalar que el encargado de dar la patente de navegación al buque registrado en el REC sigue siendo el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina 3.b de la disposición, que recordemos es el acto que da derecho a navegar bajo pabellón español como establece el 3.c. de la disposición. Por tanto el REC no tiene una vida separada del ordenamiento jurídico “general”, sino que en los aspectos fundamentales se encuentra bajo su potestad.

En quinto lugar, es un registro secundario no por la importancia que tiene, sino porque existe el ordinario y el REC es adicional a este. Hay que tener claro que el buque que se inscriba en este registro causará baja simultánea en el ordinario en el caso de que se encontrase inscrito con anterioridad en este 3.a.de la disposición, prohibiendo así una posible doble inscripción en el mismo tipo de registro.

Por último, el REC a diferencia del registro ordinario, tiene carácter selectivo ya que en contra de aquel, aquí no se pueden inscribir todos los vehículos de la navegación. Sólo los buques civiles que tengan fines mercantiles podrán ser abanderados aquí, excluyendo los que se dediquen a la pesca y los que tengan un tamaño inferior a los 100 GT (señalar únicamente que la ley considerará civiles los buques de titularidad pública que tengan fines mercantiles) establecido en 4.b.1y 2 de la disposición. Al igual que en el registro ordinario, se podrán inscribir los buques, embarcaciones y artefactos navales pero con la excepción de que tengan un tamaño superior a 100 GT y la finalidad mercantil. Únicamente añadir que, al igual que en el registro administrativo ordinario, no cabe la inscripción de plataformas fijas. Siempre dentro de este carácter selectivo cabe añadir dos cosas más que la ley dispone.

La primera hace referencia a las personas legitimadas a inscribir en el REC. Se establece que podrán inscribir buques en el REC las empresas navieras que se registren en él, si bien se impone el requisito obligatorio de “residencia”, véase que

estas empresas tengan su centro efectivo de control en Canarias o en el caso de no tenerlo que al menos tengan un representante permanente en las Islas. Adicionalmente, la disposición también permite que los organismos públicos y la administración puedan inscribir buques 4.a de la disposición. Ahora bien, estas empresas tendrán que tener un título que les otorgue propiedad o posesión de los buques que vayan a inscribir sea cual sea el título. Lo que se exige es que se ostente la gestión náutica y comercial del vehículo de la navegación. Antes de acabar con esta primera cuestión, hay que señalar que en el caso de buques inscritos en registros extranjeros que quieran inscribirse en el REC, se tendrá que justificar que el buque cumple con las normas de seguridad de la normativa española, para verificar esto se podrán realizar inspecciones previas. Así como siempre en el caso de buques extranjeros se tendrá que satisfacer con anterioridad a la inscripción el pago de los tributos de importación del buque 4.b.4 y 4.c de la disposición.

La segunda, atañe a la dotación de los buques, a los trabajadores que la ley obliga a tener para que un buque pueda inscribirse en el REC. Hablamos tanto de la nacionalidad como del número de integrantes.

Por lo que se refiere a la nacionalidad, el 6.a de la disposición establece que el capitán y el primer oficial (que sustituye al capitán cuando no está presente), tendrán que tener nacionalidad de algún Estado de la UE. Salvo en los casos en que estos trabajos tengan que ser realizados por españoles, debido a que se prevea que se vaya a hacer uso de forma habitual de las funciones públicas que pueden ejercer. Estas figuras dentro del buque ejercen adicionalmente a sus trabajos: la condición de autoridad pública, que se manifiesta en las medidas de policía que puede adoptar a fin de mantener el orden y seguridad en el buque y en la obligación de anotar en el Diario de la Navegación los hechos cometidos a bordo que sean constitutivos de infracción penal o administrativa. Además, a través del diario de la navegación ejercen las potestades de índole registral y de fe pública al tener que inscribir los actos y hechos que afecten al estado civil de las personas que están previstos en el Código Civil: el nacimiento y defunción de personas, y los matrimonios y testamentos que se produzcan a bordo.

Por último, el carácter de fe pública queda reflejado en el art 181 de la LNM que establece que <<Los asientos del Diario de la Navegación tendrán valor de documento público>>.

Para el resto de la dotación, se establece que un 50% tenga nacionalidad española o de algún país de la UE, si bien este porcentaje podrá variar cuando no haya tripulantes suficientes de la UE o por razones de viabilidad del transporte que se ofrece. En estos

casos el Ministerio de Fomento podrá autorizar el enrole de trabajadores no nacionales de la UE en un porcentaje mayor al establecido. Lo dispuesto en el punto 6 de la disposición viene refrendado por la LNM en los arts. 162, 176, 177, 178, 179

En cuanto al número de integrantes de la dotación, será el Ministerio de Fomento, a través del análisis de los sistemas que vaya a tener el buque y en base a los convenios internacionales sobre seguridad suscritos por España, el que determine cuantos trabajadores integrarán la dotación y la fijará antes de dar la matrícula del buque según se establece en el 6.b

Las características del REC hacen ver las diferencias que tiene con el registro ordinario español. A modo rápido de resumen tenemos que: En el ordinario la inscripción es obligatoria para enarbolar pabellón español, mientras que en el REC la inscripción es facultativa, ya que es el segundo registro nacional. El ordinario es universal, todo los buques, embarcaciones y artefactos navales pueden inscribirse en él, en el REC sólo los que tengan un mínimo 100GT y estén destinados a la navegación con fines mercantiles es selectivo. El ordinario cumple con su función de controlar la flota mientras que el REC sirve para impedir el éxodo de los armadores hacia otros registros más convenientes. El ordinario cuenta con el sistema fiscal y laboral general mientras que el REC ofrece un sistema especial más favorable.

Por lo que se refiere a los trámites de inscripción estos son prácticamente idénticos a los del registro ordinario descritos en el punto *supra* 1.3.

La inscripción en el REC da el derecho a navegar bajo pabellón español, quedando bajo la legislación española y, en este caso, gozando de los privilegios del segundo registro español. En contrapartida obliga a estar sometido al control de las autoridades marítimas españolas, tanto en materia de seguridad, prevención de la contaminación, las inspecciones iniciales y regulares a las que le puedan someter al buque, la posibilidad de ser sancionados, así como la posibilidad de que se le imponga la obligación de prestar algún servicio público estatal. Finalmente, como todo registro la inscripción de los hechos del buque figuraran en él debido a la obligada publicidad de estos actos.

II. SITUACIÓN ACTUAL

1. Factores de elección de un registro para el naviero

La gran aportación del transporte marítimo al comercio internacional ha sido su abaratamiento, de tal forma que a día de hoy da igual donde se produce o comercializa un bien, ya que se puede transportar de una punta a otra del mundo sin que afecte a su precio *vide anexo 2*. En palabras de Kindleberger *“lo que hizo el tren para el desarrollo de las economías nacionales en Francia e Inglaterra, lo ha hecho el abaratamiento del transporte marítimo para la economía mundial, gracias a ello se han creado nuevos canales de comercio y se han forjado nuevas relaciones”*².

El coste directo del transporte se determina con el precio de los fletes, este se mantuvo durante mucho tiempo en un valor del 3,6% del valor total del comercio mundial. Aunque este dato tiene sus particularidades y no es aplicable por igual a todos los Estados. A los países de economías emergentes y los desaventajados geográficamente, como los Estados sin acceso al mar y conjuntos de pequeñas islas, las importaciones comerciales les suponen unos costes muy superiores respecto a otros países³.

Hay que tener en cuenta, que la economía marítima es atípica y distinta del resto de sectores. Para empezar, los precios de los fletes son cíclicos, es decir, pasan por una serie de fases que se repiten a lo largo del tiempo. Se dan periodos largos de fletes a un precio muy bajo que apenas varían, denominados mesetas. Seguidamente se produce un aumento de la demanda del servicio durante cortos periodos de duración, donde los precios de los fletes son muy elevados, denominados periodos agujas, que hacen cambiar la previa situación existente y posteriormente se produce otra vez los periodos de fletes bajos.

Esta condición de la economía marítima hace que sea un mercado muy volátil o sea, inestable, o sí se prefiere oscilante, lo que en la práctica supone que sea muy difícil saber operar en él. El negocio marítimo se encuadra dentro del sector de los servicios y su demanda depende de varios factores. Para empezar, pende del volumen de comercio que exista en un momento determinado, pero además hay que tener en cuenta otros elementos como el precio, velocidad, seguridad y confianza que puede aportar un buque determinado.

² STOPFORD, Martin, *Maritime Economics*, Routledge, Oxon, 2009, tercera ed., p. 149, traducción libre

³ UNCTAD <<Review of Maritime transport 2017>> Nueva York y Ginebra, Octubre 2017, p. 55, traducción libre

Todo esto conduce a que los navieros en los periodos aguja aprovechan para ampliar su flota o para cubrir la nueva demanda existente a través de la contratación de la construcción de nuevos barcos, cuya entrega, si no se toma la decisión acertada, puede llegar en un periodo de meseta que no justificaría en ningún momento el desembolso de la operación. Recordemos que el coste de un buque es muy elevado, así como su entrega no se produce inmediatamente, es un bien que necesita años para ser creado.

Los ciclos económicos dominan la industria marítima y teniendo en cuenta las enormes cantidades monetarias que se utilizan en este sector, puede resultar muy peligroso tomar una decisión mal afortunada. Un claro ejemplo es el de la naviera surcoreana Hanjin, que a pesar de ser una de las diez grandes navieras del mundo, pasó a la quiebra y posterior liquidación judicial en Febrero de 2017. Lo que demuestra la dificultad de la industria marítima, se manejan unas magnitudes económicas muy grandes y en los periodos de baja demanda la industria responde bajando drásticamente y velozmente los precios de los fletes y de los buques, pero en el caso de que la oferta supere ampliamente la demanda, se produce un colapso económico, *vide anexo 3*.

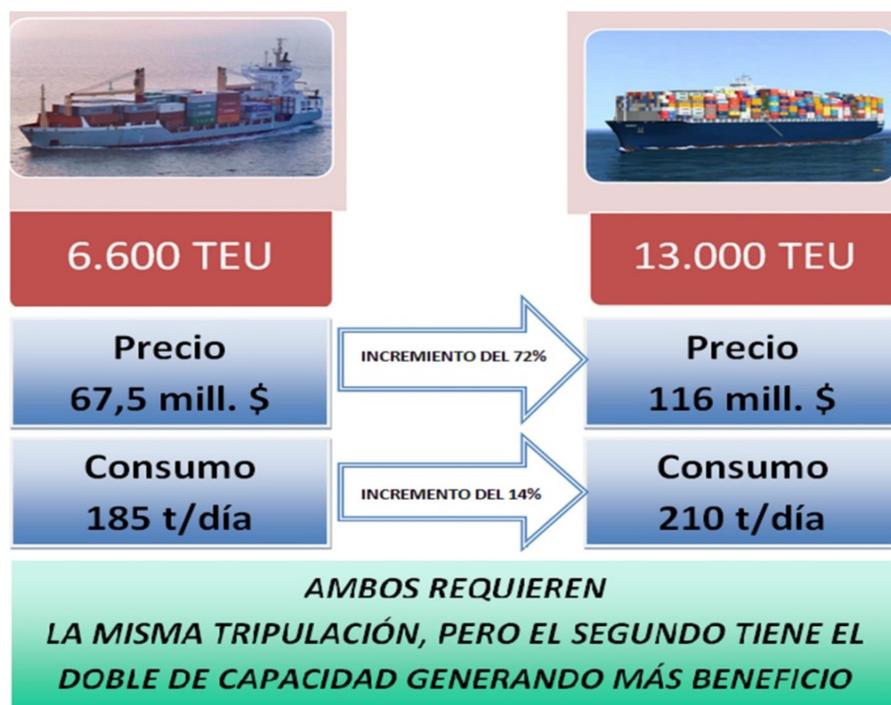
El modelo económico de la industria marítima se refleja en la oferta y demanda que están unidas por los precios de los fletes. Hay cinco componentes fundamentales que afectan a la demanda: la economía mundial, el comercio de los productos, la distancia, eventos políticos y el coste del transporte. A la vez hay otros cinco componentes que afectan a la oferta: la flota mundial de buques, la productividad, las construcciones de nuevos buques, el desguace de viejos buques y el precio de los fletes.

Pero entonces si es tan difícil operar en el sector marítimo ¿Cómo es posible que se haya conseguido abaratar tanto los costes en el transporte para que apenas suponga una pequeña parte del valor del comercio internacional y siga siendo un mercado atractivo para invertir en él? La respuesta a esta pregunta se ha dado mejorando la eficiencia, aumentando el tamaño de los buques y gracias a una mejor organización de las operaciones marítimas. Se ha conseguido reducir el coste del transporte a la vez que se ha logrado dar un mejor servicio, pero lo decisivo, se ha conseguido a través de una combinación de factores que ha utilizado la industria: las economías de escala, las nuevas tecnologías, mejores puertos, mejores sistemas de carga y descarga de la mercancía y el uso de las banderas de conveniencia.

El fundamento de las economías de escala es que al aumentar el tamaño de un buque en una determinada proporción, los costes del transporte lógicamente aumentarán, pero en una inferior proporción. Esto conlleva como resultado final, que al crecer el

buque disminuye el coste unitario del transporte, reflejándose a través del tonelaje (T x Milla). De este modo se logra reducir el coste unitario al incrementar la producción, lo que en el transporte marítimo se manifiesta al reducirse el coste de tonelada transportada al aumentar el tamaño del buque. Este coste unitario se puede conocer calculando la suma que se obtenga de los costes de capital, más los costes operativos más los costes de carga y descarga, más los costes de mantenimiento, más los costes de viaje, todo ello dividido por la cantidad total que puede transportar un buque.

Para entenderlo mejor, pongamos un ejemplo: Sí tomamos dos buques portacontenedores, uno de 6.600 TEU y otro de 13.000, el buque más grande tiene una capacidad de transporte un 97% superior a la del buque más pequeño. Lo que le genera una mayor ganancia, ya que puede transportar más cosas, en este caso contenedores. Ahora bien, un tamaño mayor puede llevar a pensar que hay unos costes mucho mayores, pero tomando por separado cada factor, vemos como efectivamente el precio de adquisición del barco es mayor. Pero el consumo de combustible sólo es ligeramente superior respecto del buque más pequeño. Finalmente el coste de tripulación, permanece inalterado ya que gracias a las nuevas tecnologías, aunque el buque sea mucho más grande, no se necesitan más tripulantes para operarlo. Como vemos la capacidad de carga es superior a los más pequeños, lo que genera un mayor beneficio.



Esto genera que los navieros con buques más grandes pueden generar resultados positivos de negocio donde los que tienen buques más pequeños no pueden operar porque resultaría un fracaso económico para ellos. Debido a esto puede parecer que la

estrategia más sensata es la de tener buques grandes para operar eficazmente y generar un resultado positivo. Sin embargo lo que se va viendo con la gran evolución en tamaño de los buques portacontenedores, es que estos grandes gigantes marinos al crecer tanto, pierden flexibilidad de operar en cualquier puerto, debido a sus amplias dimensiones, que no son apropiados para todos los muelles y sólo pueden operar en los más grandes, pudiendo llegar un momento en el que los armadores sobrepasaran las medidas operacionales.

Las nuevas tecnologías también han ayudado a reducir los costes de la explotación marítima porque gracias a ellas, han bajado los consumos de combustible que necesitan los buques y también ha disminuido el número de tripulantes que se necesitan para operarlo.

La misión principal de los puertos era la de dar a los navíos un lugar seguro donde poder atracar y realizar las actividades de carga y descarga de las diversas mercancías que transportaban. Hoy día los nuevos puertos han tenido que colaborar a fin de ayudar en la reducción de costes, y, siguiendo las reglas de las economías de escala, han tenido que adaptar sus terminales para que puedan acoger a los nuevos tamaños superiores de los buques, a la vez que implantan sistemas de logística adecuados para que las compañías puedan mover las cargas velozmente en el país en cuestión.

La implantación de mejores sistemas de carga y descarga de la mercancía, así como la creación de terminales específicas para un determinado tráfico, han contribuido también al abaratamiento del transporte marítimo. Los puertos cobran sus servicios en función de los movimientos que realizan sus maquinarias al cargar/descargar la mercancía. El establecimiento de estos sistemas, como las nuevas grúas mueve-contenedores, consiguen que estas operaciones sean más rápidas y con menores desplazamientos, lo que se traduce en un coste inferior.

Por último, el uso de las banderas de conveniencia, como hemos venido diciendo, también han participado en la reducción de costes. Un buque necesita una nacionalidad a fin de identificarse para sus propósitos comerciales y legales y como se ha dicho, esta se obtiene inscribiendo el buque en el registro de un determinado país. Son los Estados los que crean las normas bajo las cuales van a operar los buques y como cada uno de ellos tiene una normativa distinta, saber escoger al adecuado puede marcar la diferencia a la hora de la explotación comercial del buque. La elección del correcto pabellón del buque, es una vía de reducción costes. Para un naviero hay cuatro motivos a tener en cuenta a la hora de escoger el registro:

1. Derecho societario y Fiscalidad: El buque o empresa, registrado en un determinado país, se registrará por su normativa fiscal, que determinará su régimen de impuestos, así como la limitación de la responsabilidad de la empresa, limitaciones a la estructura de la empresa y audiciones. Todos ellos son aspectos que afectan a la actividad comercial del naviero.
2. Tripulación: la normativa estatal fijará los requisitos de nacionalidad y los términos legales de su contratación. Elemento esencial en la explotación de un buque.
3. Protección política: para que el buque pueda operar en determinadas zonas y reciba apoyo de los buques de defensa del Estado del pabellón.
4. Sujeción del Estado a la normativa internacional: Dependiendo de si el Estado bajo el que se abandera es parte o no de tratados internacionales, el buque tendrá que cumplir o no con los estándares de seguridad y polución establecidos en la comunidad internacional.

Se ha estado hablando mucho de la palabra coste pero, ¿qué es un coste? Por coste debemos entender que es el consumo, valorado en dinero, de los bienes y servicios que se necesitan para realizar la actividad productiva de la empresa de la que se trate. Por tanto, para descubrir el coste de una actividad económica, primero tendremos que cuantificarlo y seguidamente habrá que darle un valor monetario.

A efectos de la industria marítima hay cinco grupos de costes: Los costes de Capital, que son los necesarios para poder tener el buque; Los costes operativos, que expresan los desembolsos que se realizan para que el buque pueda funcionar es decir, que pueda operar, independientemente del mercado y lugar en el que se encuentre; Los costes de Mantenimiento y Reparaciones, que dependiendo de la edad del buque podrán ser mayores o inferiores, a mayor edad del buque estos costes serán más altos; Los costes del Viaje, que son los que están ligados a un itinerario específico, donde van el coste de combustible, coste de puertos y de paso de canales; Costes vinculados con la carga, que examinan la carga, trincaje y descarga de la mercancía.

A su vez para facilitar el estudio de estos costes, podemos agruparlos en dos grandes grupos: los fijos, que sirven para que el buque pueda prestar servicio, que son constantes. Aquí se encuentran los costes de capital, los costes operativos y los de mantenimiento y reparaciones.

El otro grupo sería el de los costes variables que lo que hacen es desarrollar la actividad marítima, que como se ha dicho dependen del tipo de servicio que preste el

buque. Varían y dentro de ellos nos encontramos con los costes del viaje y con los costes de carga de la mercancía.

Desglosando estos dos grupos tenemos:

- Costes Fijos, que a su vez se descomponen en:
 1. Costes de capital, son los costes que permiten disponer del buque para poder utilizarlo. Ya hemos visto que la adquisición de un buque supone un gran desembolso, que se realiza a través de un crédito que solicita el armador. Es el coste por tener el buque en propiedad. Se reflejan a través de la amortización y los intereses del crédito solicitado para la compra del barco. La importancia de los costes de capital reside en que representan entre el 10 y el 50% de los costes totales de la explotación del buque, este gran espectro depende del tipo de buque. Cuanto más tecnológico sea más porcentaje representará. Estos costes, que engloban tanto el capital más los intereses, dependen del tamaño y duración del préstamo que otorga el banco, así como de la moneda, moratoria y pago final que se consigue pactar.
 2. Los costes operativos en cambio, son los que se necesitan para que el buque pueda navegar y prestar servicio. Según Stopford son “the ongoing expenses connected with the day-to-day running of the vessel”⁴. Dentro de ellos nos encontramos con: costes de personal, los seguros y los costes generales y de administración. La cantidad de estos costes se puede ir modificando a través de distintas técnicas, como puede ser el cambio de bandera del buque, de nacionalidad de los tripulantes, con el lay-off, con fondeadas o con una refinanciación. El coste de la tripulación se determina a través del número total de personas que la componen, que varía mucho en función de la automatización de la que disponga el buque y la legislación laboral que se emplee. Se representa a través del sueldo, las vacaciones, las mantenimientos, los viajes y las horas extras. La política de empleo está directamente relacionada con la nacionalidad del buque, ya que será la legislación laboral de aquél la que se utilice para determinar esos elementos. La tripulación ha sido y es un tema controvertido, y, como se ha dicho anteriormente en supra 1.2, la ITF es la organización que lucha por los derechos de los trabajadores del transporte. ¿Pero cuál es el motivo de que

⁴ STOPFORD, MARTIN, *Maritime Economics*, Routledge, Oxon, 2009, tercera ed., p. 226.

sea una cuestión controvertida? Se debe al hecho del salario, ya que la diferencia de una tripulación de una nacionalidad asiática respecto de una europea, es que esta segunda puede tener un salario un 50% más elevado que la asiática. A eso hay que sumarle que son la partida más importante en los costes operativos. Los países que suministran más trabajadores de la mar son: China, Filipinas, Indonesia, Rusia y Ucrania.

Los costes de los seguros, se dividen en 3 partes, las dos primeras son las encargadas de cubrir el casco y la máquina del buque, que suscribe el armador con una compañía de seguros y se encarga de protegerlo ante daños que pueda sufrir. La restante parte, le protege ante las responsabilidades que le pueda generar la actividad, tales como daños o muerte a la tripulación y pasajeros, polución, colisiones, etc. Este seguro se realiza a través de los clubs de P&I (protection and indemnity) También se podrá realizar otros seguros a fin de cubrir más riesgos. El coste del seguro depende de varios factores como la siniestralidad concreta del tipo de buque el historial del armador, la coyuntura marítima a la hora de firmar la póliza, el tráfico que se vaya a realizar etc.

Los costes generales y de administración, son costes que se encargan de distintas cosas. Para empezar se encuentra la tasa de inscripción del buque en el registro a fin de conseguir la nacionalidad. La cuantía de esta dependerá del país donde se inscriba el buque, Los costes del personal de tierra, costes de comunicaciones y restantes costes indirectos que se generan por la actividad del buque. Vemos como hay una miscelánea de conceptos incluidos en esta sección. Por lo que se refiere al tamaño de estos costes, dependerá del tipo de operaciones que se realicen, pues suelen ser superiores en las líneas regulares que en las líneas tramp, debido al gran aparato administrativo del que necesitan para poder operar las primeras.

3. Los costes de mantenimiento tienen como fin principal que el buque no se rompa, es decir que pueda seguir operando. Hay dos tipos de mantenimientos: los reactivos, que reparan una avería que se haya producido. Se trata de averías baratas, como el cambio de una luz de localización y, los mantenimientos proactivos, que tratan de adelantarse al fallo. Se adoptan en las maquinarias más caras, tales como los motores. Es

preferible ir haciendo un mantenimiento a estos, antes de que se estropeen y haya que reemplazarlos íntegramente, ya que el desembolso a realizar sería muchísimo mayor en el segundo caso. El mantenimiento suele incluir también los suministros, efectos, pertrechos, las pinturas y, los aceites lubricantes que suponen un gran coste para los modernos buques que operan con motores diesel. Hay que tener en cuenta que los costes de mantenimiento tienden a aumentar en la medida que el barco envejece.

El mantenimiento es muy importante para cumplir con los diversos reglamentos internacionales que regulan los temas de seguridad y contaminación en la mar que los buques tienen que cumplir. Para tal fin los buques deben superar unas inspecciones, que las Sociedades de Clasificación controlan. Además, sirven para que el buque conserve su clase a efectos de la aseguradora y así no le suba la prima, que son: la inspección anual, que se realiza todos los años para inspeccionar los equipos más importantes y los de seguridad del buque; la inspección intermedia, y realiza cada dos años y medio, pudiendo hacerse en seco o submarina del casco y la inspección especial, que se realiza cada cinco años, donde se examina en seco al buque a fin de comprobar el estado del casco y estructura.

Por lo que respecta a las reparaciones, se las puede clasificar de distinta manera: el mantenimiento de rutina, que se encarga de reparar y mantener al motor principal y el equipo auxiliar, así como repintar la superestructura siempre y cuando, esas operaciones se puedan realizar mientras el buque se encuentra en la mar; Los repuestos, que se refiere a las partes del motor principal o de la maquinaria auxiliar que se sustituye y, las averías, que se solucionan en los astilleros y suponen un alto coste.

Al final el coste del mantenimiento y reparaciones dependerá de la edad del buque, cuanto más viejo más elevado; de la política de mantenimiento del armador; las regulaciones legales de la bandera donde está abanderado el buque y, del tráfico que realice el buque pues el clima, aguas, negocio y puertos también afectan.

Resumiendo, los costes operativos dependen de: tamaño y nacionalidad de la tripulación y su sueldo, mantenimiento y reparaciones del buque, la edad

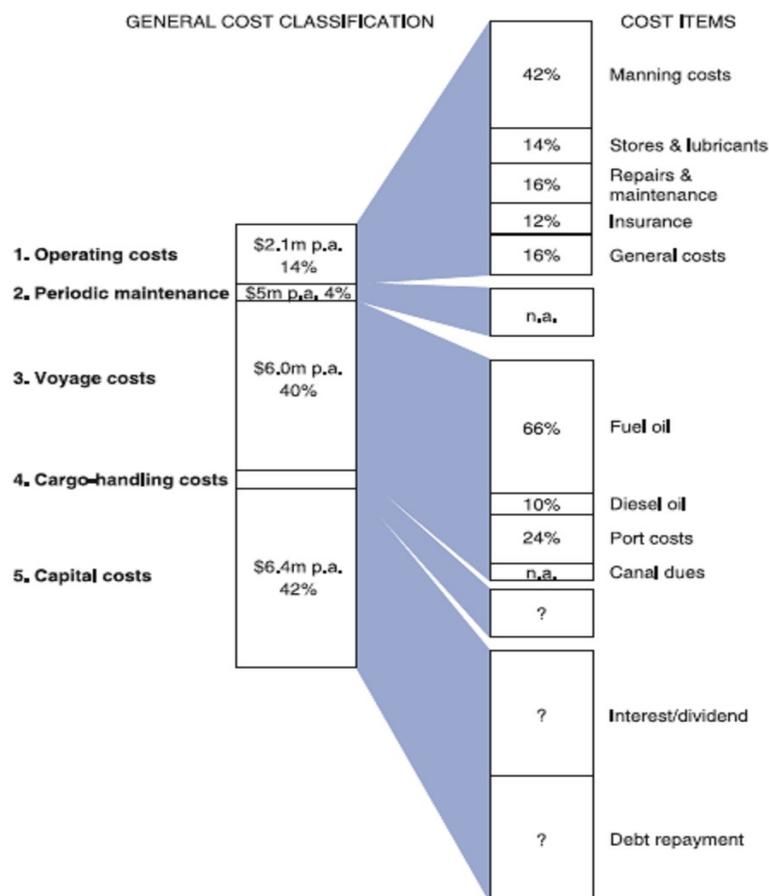
del barco y su valor estipulado en el seguro y, los costes generales y de administración.

- Los costes variables, no son firmes sino que dependen del viaje que se esté realizando y del lugar geográfico en el que se encuentren los buques. Son costes que varían. Dentro de ellos nos encontramos con:
 - 1 Los costes de consumos de combustibles, que son los más importantes dentro de esta categoría. Dependen de varios factores como el tipo de motor principal y los auxiliares, precio del crudo y su evolución en el mercado, el consumo en navegación y en puerto, que está ligado a la velocidad a la que operará el buque. Tan importante es este factor que llega a alterar el precio de los fletes. La tendencia actual es la de buscar rebajar los consumos de combustible al máximo posible y ello se consigue con nuevos motores más eficientes y con el slow steaming o, velocidad económica, o sea, hacer operar al buque en sus travesías a unas velocidades inferiores a las máximas para ahorrar combustible y rebajar los costes.
 - 2 Costes de puerto y de paso de canales, los primeros son el uso de las instalaciones portuarias y los servicios de remolcadores y prácticos en puerto. El problema de estos costes es que varían muchísimo de un puerto a otro, y por eso es necesario pedir una proforma de cuenta de escala con anterioridad a fin de no tener ningún imprevisto durante la operación del buque. Mientras que los costes por paso de canal, reflejan precisamente eso, un coste por pasar por los canales, que se realiza a fin de reducir el tiempo de navegación y consecuentemente el consumo de combustible. Estos costes dependen de los tarifarios de los distintos puertos, así como del tamaño del buque ya que en función del arqueado que tenga supondrán un desembolso superior o inferior.
 - 3 Costes de Carga y descarga y de los impuestos de las mismas. Estos pagos dependen del tipo de mercancía que se transporta, el diseño del buque, de la posibilidad de unitización de la mercancía y de los costes de los estibadores. Se representan con el coste de la carga/descarga, estiba/desestiba, recepción/entrega, uso de grúas, ocupación de superficie portuaria, así como otros gastos portuarios que se puedan generar, como por las tasas e impuestos. Para poder tener una cifra aproximada de estos costes, también habrá que tener en cuenta una partida que vaya destinada a las reclamaciones que se puedan generar. En los servicios de líneas regulares, estos costes son más elevados, ya que es donde se suelen dar los servicios

puerta a puerta, donde se necesitan más medios para el transporte, por ejemplo entra en juego el transporte terrestre, equipo de transporte multimodal como contenedores y plataformas, que generan unos costes de alquileres, de seguros, de mantenimiento y reparaciones por sí mismos. Por eso estos costes son superiores en las líneas regulares.

- 4 Otros Costes, que pueden aparecer como las comisiones de fletamentos que se pagan a los brókeres por cerrar las operaciones, o el Dispatch money, limpieza de bodegas, horas extras, uso de luces... hay un extenso y variado apartado donde entrarían todos estos extras que se generarían.

Este esquema representa los costes de un granelero Capesize de 10 años de antigüedad abanderado en Liberia⁵.



El precio del transporte marítimo se determina con la suma de todos los costes, a los que hay que prestar especial atención pues son extremadamente volátiles. El naviero a la hora de querer reducir sus costes tiene que analizarlos punto por punto, ya que no es posible reducir partidas de cada grupo de costes sin más.

⁵ STOPFORD, Martin, Maritime Economics, Routledge, Oxon, 2009, tercera ed., p. 225

Los costes fijos representan el mayor porcentaje de los costes totales y dependen directamente de los costes de construcción. Los de capital son inamovibles, lo que lleva a que sea improbable que se puedan disminuir. Pero a medida que el buque se hace más viejo, sus costes de capital disminuyen.

En los costes operativos, es donde se permite al naviero ajustar cantidades. Aunque no se puede sugerir reducir costes en los apartados de seguros, mantenimiento y reparaciones ya que resulta peligroso. Ante cualquier imprevisto, ambas cuestiones pueden generar inmensas pérdidas para el naviero.

Dentro de los costes operativos la tripulación es el mayor de todos. La reducción de este coste depende del lugar en el que se encuentre abanderado un buque. Hay registros que permiten la contratación de tripulaciones más baratas e incluso tamaños inferiores de tripulantes. Otra forma de reducir este coste es a través de la adquisición de buques más automatizados que requieran para su funcionamiento de una tripulación menor.

Los costes variables son independientes y no se pueden controlar totalmente. Elementos como la propulsión, el consumo y los medios de carga y descarga del cargo, entre otros, pueden modificar su cuantía. Están dominados por el precio del combustible, se pueden controlar a través de nuevos buques que consuman menos u operando a través de velocidades más económicas.

Dependiendo de la edad del buque, las partidas de los costes cambian. En buques con más años de servicio los costes operativos son más elevados, necesitan más tripulación, consumen más y requieren de un mantenimiento y reparaciones superiores al de buques nuevos que son más económicos de operar al estar más automatizados, son eficientes en el consumo gastando menos y en principio al ser nuevos no necesitan de una partida de mantenimiento y reparaciones tan elevada como en los otros. Estas circunstancias hacen que los buques más modernos puedan operar bajo fletes más bajos que los que necesitan los buques más antiguos, sí bien un buque nuevo tendrá el inconveniente de tener unos costes de capital muy superiores a los de un buque con más años. El naviero para su explotación económica, se encuentra en la disyuntiva de escoger entre buques nuevos y viejos, que tendrá que conjugar junto a la economía de escala y el slow steaming.

El objetivo a seguir de todo naviero, es el de conseguir un poderío económico en los tiempos de buen negocio para que en los momentos bajos, no se tomen malas decisiones como la de vender buques a precios de ganga, ya que las compañías que

compran buques baratos durante los tiempos de “negocio malo” son las que hacen negocio pues están esperando el siguiente boom económico. Esto es una industria cíclica, y después de un periodo de meseta aparecerá un periodo aguja con fletes altos. Hay que controlar los costes para no verse forzados a malvender activos en épocas de crisis.

Para conseguir este poderío financiero hay tres variables que hay que tener en cuenta: 1) los ingresos que se reciben de operar el buque no se pueden controlar, pero se pueden conseguir ingresos extra realizando actividades orientadas a optimizar esta variable, como el incremento de la capacidad de carga del buque que supone una gran diferencia con respecto a otra compañía; 2) los costes de operar el buque explicados anteriormente; 3) Las compañías tienen que enfrentarse a la decisión de operar un buque antiguo con altos costes, pero sin préstamo bancario de adquisición, u operar un buque moderno con menor coste, pero con préstamo. En este apartado, el método de financiación del buque es decisivo para tomar la estrategia a seguir, ya que dependiendo de esta algunas veces será más rentable operar el buque antiguo y otras será más ventajoso adquirir uno nuevo.

Aunque no existe una regla general para controlar los costes a los que se afronta un naviero, está claro que dependen de multitud de factores: el tipo de buque, su edad, tamaño, explotación comercial que realice, la financiación que tenga, registro de abanderamiento, nacionalidad de la tripulación y la fiscalidad a la que se someta su actividad. Todos estos valores generaran los costes.

Una compañía naviera próspera se basa en tres factores: 1 Cuanta tripulación necesita para operar, cuanto combustible gasta y el estado de condición de sus buques que le supondrá un mayor o menor coste de mantenimiento y reparaciones, 2 los costes de los elementos citados en el punto uno y 3 los costes dependerán de cómo eficientemente se controle la compañía. Estos tres factores van asociados a los ingresos de la naviera, que provienen de la capacidad de carga que tiene sus buques, la productividad y de las cuotas de los fletes.

Con este análisis de los costes hemos visto como en la industria marítima obtener beneficio y no fracasar en el intento, no es tan fácil como parece. Por ello, es normal que los armadores y navieros, para poder obtener rendimientos y al mismo tiempo sobrevivir en el sector tengan como máxima el reducir sus costes al extremo.

Los costes están relacionados con los registros de abanderamiento. Registrar un buque en una bandera u otra como se ha visto es una decisión económica, la correcta

elección de registro es la base para una correcta explotación comercial del buque. Este está conectado con la mayoría de los costes a los que se enfrenta un naviero.

En los costes de capital se aprecia esta relación con los créditos sindicados. Para tener buques, se necesita financiación. Los financiadores para prestar dinero exigen retornos acelerados, lo que hace que prefieran que los buques se registren en banderas que tengan muy bajos costes operativos.

Aunque los navieros necesitan tener siempre presente la regla de mantener unos costes operativos bajos, esta regla puede llegar a ser peligrosa. No hay que reducir los técnicos, los de mantenimiento y reparaciones y los seguros. Hay aseguradoras que exigen el abanderamiento en un registro determinado para otorgar la póliza. El abaratamiento en estos costes influye negativamente en el funcionamiento del buque, pudiendo llegar a crear auténticos desastres. Las banderas con bajos estándares de seguridad, suelen atraer a navieros que no invierten en esta área hasta que no sucede un naufragio. En cambio, se ha comprobado como los segundos registros atraen a los navieros que quieren cumplir con el París Mou e invierten en seguridad.

Los costes operativos están relacionados con las inspecciones que realizan los Estados a los barcos durante su estancia en los puertos, así como en sus aguas marítimas. Partimos de que los buques que se encuentran en aguas interiores, están sometidos a la plena jurisdicción del Estado ribereño al que pertenecen esas aguas, que puede ejercer sobre el mismo cualquier competencia, salvo cuando rige el principio de paz de puerto y, son los Estados, a través de sus distintos órganos, los encargados de velar por la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar, la protección del medio ambiente marino, las inspecciones técnicas y operativas de los buques, así como de las mercancías y tripulaciones.

El sistema de comprobación para inspeccionar los barcos que utilizan los Estados, es el Port State Control (control por el Estado rector del puerto). La aspiración de los países es la de examinar a todos los buques que hagan escala en sus puertos, evidentemente las inspecciones deben ser más frecuentes cuanto mayor perfil de alto riesgo presenten los buques. La comunidad internacional utiliza unos criterios comunes para las inspecciones, se trata de evitar que los buques hagan sus escalas eligiendo puertos para eludir controles más rigurosos de la autoridad marítima del Estado en cuestión.

En primera instancia son los armadores y navieros los que tienen la obligación de garantizar que sus barcos cumplen con la normativa exigible en lo que se examina en las inspecciones, pero son los Estados los que tienen que comprobar que esto se

cumple. El control por el Estado del puerto se realiza porque los sujetos anteriormente citados, no son siempre capaces de garantizar que los buques sean aptos para hacerse a la mar sin perjudicar la navegación, las personas a bordo o el medio marino y, los registros donde tienen sus buques tienen una normativa muy laxa en lo concerniente a los costes operativos, no pudiendo garantizar una navegación segura.

La LNM establece en su capítulo IV que las inspecciones serán realizadas por el Ministerio de Fomento a través de la DGMM y las Capitanías Marítimas y, que en el caso que tras dicha inspección se revele que no se cumplen los requisitos en materia de seguridad, contaminación o tripulación, se procederá a la detención del buque que no podrá salir del puerto hasta que se resuelvan las deficiencias encontradas en la inspección. Evidentemente estas inspecciones afectan tanto a buques nacionales como extranjeros.

Existen dos Real-Decretos que se encargan de desarrollar esta materia. Por un lado el 1837/2000 Reglamento de inspección y certificación de buques civiles que se utiliza para buques nacionales, con pabellón español, y el 1004/2014 Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

Partiendo del art 1.3 del RD 1837/2000, las inspecciones sirven para comprobar que <<el buque, sus aparatos, elementos, materiales o equipos, su tripulación, su carga y sus procedimientos operativos reúnen, respecto al fin al que se destina el buque, las prescripciones y condiciones aplicables de la normativa nacional e internacional vigente en España en materia de seguridad marítima -que a los efectos de este Reglamento se entenderá como seguridad de la vida humana en la mar, del buque y de la navegación-, y prevención de la contaminación del medio ambiente marino producida desde los buques>>. Estas inspecciones tendrán lugar durante los períodos establecidos en el art 5, es decir, durante toda la vida del buque, ya que empiezan antes de su construcción, durante la misma, en el periodo que preste servicio y finalmente cuando se decide darle de baja para desguace.

A continuación el art 6, siempre del RD 1837/2000, establece que cosas del buque se examinan para realizar la inspección. Se detalla que son: la estructura del buque, su compartimentado y la disposición general del mismo, el equipo propulsor, aparatos y equipos instalados, la operación de carga y descarga de mercancías, la tripulación, el cumplimiento con lo dispuesto en los códigos ISM y CGS y, la vigencia de los certificados emitidos por los Estados o sociedades de clasificación donde se demuestra el cumplimiento con la distinta normativa en diversos aspectos operacionales del buque.

Hay distintos tipos de inspecciones. Se encuentran los reconocimientos programados encuadrados a ratificar un certificado cuya validez ha concluido o está a punto de concluir. Su objetivo es verificar si el buque sigue cumpliendo con las mismas condiciones operativas cuando se le otorgó el certificado y comprobar el estado general del buque.

Los reconocimientos no programados, son otro tipo de inspección, encaminados a comprobar que el buque cumple con la normativa, esto es que no tenga deficiencias de funcionamiento que puedan afectar a la seguridad en la mar, a la vida humana o al medio marino. Estos reconocimientos se pueden hacer tras un accidente de la navegación que haya sufrido el buque o cuando se sospeche que el buque no cumple con lo que se refleja en los certificados. Del mismo modo se realizaran inspecciones en los casos en los que se realice una transformación, reforma o gran reparación al buque, a efectos de comprobar que tras el trabajo, el vehículo siga preservando las mismas óptimas condiciones previas en lo referente a seguridad marítima y prevención de la contaminación.

Por lo que respecta al RD 1004/2014, que regula las inspecciones de buques extranjeros, se desarrolló para cumplir con el Memorandum of agreement de Paris cuya creación se realizó para llevar a cabo *“the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ship”*, del que España es parte.

Actualmente este control es una obligación legal, no se puede entender como una simple potestad del Estado. El RD 1004/2014, establece en su articulado, entre otras muchas cosas, el motivo y procedimiento para realizar las inspecciones, que es un sistema común empleado por todos los países firmantes. Posteriormente este sistema ha servido para generar las listas blanca, gris y negra, que aparecieron por primera vez en 1999. Antes de esta fecha la información de las inspecciones no se hacía pública, la función de estas listas es la de dar a conocer cuáles son las banderas de abanderamiento de calidad y las que son consideradas de alto riesgo.

Para la elaboración de estas listas es fundamental el sistema de información *THETIS* que permite registrar los resultados de las inspecciones realizadas por los Estados del Paris MOU y así poder tener actualizados los datos de los distintos buques y banderas. Asimismo existe un homólogo sistema llamado *EQUASIS* cuya única diferencia con el anterior es que registra información procedente de más zonas: las de los memorandos de París, Tokio, Mediterráneo, Viña del Mar y Océano Índico y, entidades como los

Guardacostas de los EEUU, las sociedades de clasificación, clubes de P&I, asociaciones de armadores etc.

La idea es que los países miembro del París MOU quieren eliminar los buques que perjudiquen la seguridad y protección marítima, medio ambiente marino y las condiciones vida y trabajo a bordo. A partir de aquí se establece una clasificación de buques que mide el perfil de riesgo que tienen, que es el motivo básico que se utiliza para iniciar una inspección.

Este perfil es el resultado de combinar distintos datos de los buques, donde se incluye su tipo, se estima que tienen mayor riesgo los de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros y graneleros. Después, se tiene en cuenta la edad del barco, el Estado de abanderamiento, se considera que tienen mayor riesgo los buques abanderados bajo pabellones que tengan un alto índice de detenciones en la zona del París MOU. Del mismo modo los buques que estén certificados ante sociedades de clasificación que tengan muchos buques detenidos, se les reputa por tener mayor riesgo. Se valora el historial de la empresa naviera que explota el buque analizando si tiene muchas o pocas detenciones. Finalmente se evalúan los parámetros históricos del propio barco analizando las veces que han sido detenidos y el número de deficiencias que han sido encontradas a bordo.

A través de estos distintos datos los Estados los aplican para generar unos perfiles denominados alto riesgo, riesgo normal y bajo riesgo, donde pueden encuadrar a los distintos buques, teniendo en cuenta que los datos más importantes para esta valoración son: el tipo de buque, historial del Estado de bandera, la sociedad de clasificación utilizada y la empresa naviera.

Mediante las inspecciones se ha creado un sistema que tiene registrados todos los buques inspeccionados para tenerlos bajo control, así como para saber cuándo es necesario realizar su siguiente inspección. Para que este sistema funcione, todos los Estados firmantes del París MOU tienen entre sí un compromiso anual de inspecciones es decir un número de estas que tiene que cumplir. Se fija así una cuota de inspecciones anual que se fija dividiendo el número de buques que hagan escala en el puerto del Estado en cuestión entre el número de buques que hagan escala en los restantes puertos de los Estados firmantes del París MOU. Pero además, todos los firmantes se comprometen a inspeccionar obligatoriamente a los buques catalogados con prioridad I que hagan escala en sus puertos y asimismo, anualmente, inspeccionaran a los buques catalogados con prioridad I y II, en una cuota como mínimo equivalente a la asignada para la totalidad de inspecciones anuales.

Hay que resaltar el gran compromiso que tienen los Estados firmantes del MOU con la finalidad que persiguen, ya que en los casos que no se consiga inspeccionar la totalidad de cuota asignada, sólo se consienten porcentajes muy bajos de buques no inspeccionados, siendo del 5% para buques de prioridad I y del 10% para los restantes. En los casos en que los buques con prioridad I que hagan escala superen la cuota asignada, el Estado tendrá que seguir realizando inspecciones y sólo se le consentirá que las inspecciones no realizadas no superen el 30%. En el caso inverso o sea cuando no se cumpla la cuota porque no hay suficientes buques que hagan escala, cumplirá sí alcanza el 85% de la cuota.

Ahora bien, hay que hacer especial hincapié en la obligatoriedad que tienen los Estados de dar prioridad a la inspección de aquellos buques que no realicen escalas de forma frecuente en los puertos de la zona del MOU. Este apartado demuestra la intención de cumplir con el fin del memorándum, que es la de eliminar el peligro que suponen los buques sub-estándar, que son aquellos buques que por su condición física, operativa o por la tripulación, suponen un peligro para la navegación o el medioambiente. Podríamos pensar en ese petrolero deficiente, que opera en países muy laxos a la hora de inspeccionar y que supone un grave peligro. Gracias a estas obligaciones que tienen los Estados, se pueden eliminar estas amenazas. Así se demuestra al establecer explícitamente el art. 3.4 del RD 1004/2014, que los buques que enarboles un Estado no firmante del MOU, no recibirán ningún trato favorable durante la inspección, sino que serán objeto de una inspección más detallada. Los navieros han intentado eludir estas inspecciones realizando las escalas en horario nocturno, esta condición se ha tenido en cuenta y los buques que las realicen sistemáticamente serán inspeccionados.

Dependiendo de la frecuencia de las inspecciones las hay de dos tipos. Las periódicas, cuya frecuencia depende del perfil de riesgo del buque. En el caso de los de alto riesgo estas no sobrepasaran los seis meses y, según el riesgo del buque disminuya, aumentará la frecuencia del lapso de tiempo entre inspecciones. Las adicionales en cambio se realizan con independencia de cuando fue realizada la última inspección periódica, estas se hacen dependiendo de los factores prioritarios y los imprevistos que puedan surgir.

A parte de las anteriores, también están las inspecciones iniciales donde se comprueban los certificados relativos a la seguridad y contaminación y se verifica que las condiciones generales y de higiene del buque sean correctas y en su caso, constatar que anteriores deficiencias detectadas hayan sido solventadas. En el caso de que tras esta inspección existan motivos fundados para creer que el buque, equipos o

tripulación no cumplen con lo acordado en la normativa internacional, se podrá acordar una inspección posterior más detallada que comprobará el cumplimiento de los requisitos operativos a bordo. Tras la elaboración del Convenio MLC de 2006 algunos armadores y navieros cambiaron de pabellón a sus buques a aquellas banderas que no tenían suscrito el convenio, a fin de no tener que cumplir con las exigencias de este. Cuando concurren unas determinadas características de alto riesgo en el buque, dará lugar a una inspección ampliada. Debido a la importancia que reviste esta inspección el naviero deberá reservar suficiente tiempo en puerto para que se pueda realizar. Se establece en el RD 1004/2014, que el buque no podrá salir del puerto hasta que haya acabado. Este último detalle es muy importante porque hace ver como buques que tienen el apelativo de peligroso, suponen una gran pérdida de tiempo y dinero para el naviero, ya que pueden quedar sujetos a estos procesos. Finalmente observar que tanto este RD como el art 99 de la LNM imponen la no menos importante pena de pagar el coste de la inspección por parte del armador o naviero.

La importancia de las inspecciones radica en la posible pena que la autoridad marítima puede imponer es decir, la retención del buque, que conlleva la prohibición de abandonar el puerto donde se encuentre hasta que no se solventen todas las deficiencias encontradas por la inspección. También es posible que el Estado rector del puerto imponga la prohibición de entrada a puerto lo que acarrea en ambos casos que el buque no pueda seguir realizando su actividad comercial. Esto se manifiesta con una pérdida de ingresos, que dependiendo del tiempo en que se encuentre parado el buque puede suponer una pérdida de negocio y, por lo tanto, una pérdida aun mayor de ingresos por cancelaciones de servicios o posibles contratos, suponiendo además un coste, ya que para que se levante la retención el armador o naviero tendrá que afrontar un gasto ya sea de reparaciones o de adquisición de nuevo equipo o contratación de nueva tripulación, lo que se traduce al final en una grave pérdida tanto de negocio, tiempo, ingresos y tesorería.

	PERIODO INSPECCIÓN	BARCOS	INSPECCIONES	DEFICIENCIAS CON ISM	DEFICIENCIAS SIN ISM
PANAMÁ	2011-2013	2509	3642	426	10902
	2014-2016	3286	6084	804	16831
	2017	1869	2203	279	5785
LIBERIA	2011-2013	1703	2493	206	5102
	2014-2016	2288	4170	390	7932
	2017	1272	1379	97	2199
MALTA	2011-2013	1467	2566	254	6269
	2014-2016	2095	4586	400	8907
	2017	1399	1614	126	2603

CHIPRE	2011-2013	644	1178	117	2770
	2014-2016	801	1965	199	4194
	2017	505	651	69	1285
PORTUGAL	2011-2013	112	207	19	551
	2014-2016	282	582	35	1048
	2017	256	318	33	657
ESPAÑA	2011-2013	79	126	9	330
	2014-2016	88	173	7	250
	2017	40	44	3	83
ISLAS MARSHALL	2011-2013	1164	1552	104	2742
	2014-2016	2180	3704	242	5432
	2017	1315	1412	109	2219
HONG KONG	2011-2013	792	987	63	1687
	2014-2016	1178	1921	146	3038
	2017	653	696	46	819

De la tabla adjuntada⁶ se ve como buques que pertenecen a la lista blanca son detenidos por sus deficiencias, lo que hace que resulte inviable operar con buques abanderados bajo países que se encuentran en la lista negra y que sea difícil con los que están en la gris. Viendo la tabla adjuntada los barcos registrados en Panamá ostentan un número muy superior de detenciones que la de los restantes países y esto se debe a que aunque figure en la lista blanca los requisitos de abanderamiento son más laxos. Los buques abanderados bajo segundos registros europeos están sometidos durante su vida operativa a unas inspecciones más estrictas que las de los registros de las banderas de conveniencia. Por ello los buques de estos últimos son detenidos con más frecuencia y durante lapsos de tiempo mucho más largos que los europeos. Entre 2011 y 2016 se prohibió la entrada en diversos puertos europeos a cinco buques panameños y a uno liberiano debido a las grandes deficiencias que presentaban. Conviene recordar que la prohibición de entrada a puerto es la pena más grave que puede aplicar un Estado en esta materia y representa un grave perjuicio económico para quien está explotando el buque. Esto nunca ha ocurrido con los buques del REC, lo que ofrece seguridad, pues se tiene la certeza de que el buque cumplirá con los requisitos internacionales en materia de inspecciones. Ahora bien, en caso de detención tras una inspección, el naviero sabe que no le va a suponer un gran coste levantarla puesto que el REC tiene en cuenta los estándares internacionales de seguridad, motivo por el cual las detenciones que se puedan producir se deberán a pequeñas deficiencias. Que un buque sea detenido es motivo por el cual un naviero pierde oportunidad de negocio y si la detención se prolonga durante días conllevará una gran pérdida económica, por ello es mejor abanderar un buque en un segundo

⁶ Tabla creada a través de la información extraída de la base de datos del sistema THETIS: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/inspections>

registro europeo, al tener estos unos requisitos en seguridad más exigentes, presentan menores detenciones, *vide Anexo 4*.

Desde 1982, que es cuando se crea el Paris MOU, se han ido realizando inspecciones a los buques. El número de estas se ha ido incrementado a lo largo de los años, principalmente por la adhesión de nuevos Estados, llegando a su máximo en el año 2008. Ahora bien, el número de deficiencias encontradas en los buques, lejos de ir disminuyendo a lo largo de los años, han ido aumentando, alcanzando su máximo correlativamente también en 2008, por fortuna estas fueron bajando lentamente.

La situación de 2008 podría ser achacable al mercado de fletes favorables de la época de 2006-2008, que hizo que mucho armador no se pudiera desprender de buques más obsoletos que tendrían que haber sido retirados para poder generar negocio. Esta teoría parece sostenerse con las cifras de deficiencias encontradas a partir del año 2009 donde se empezó a notar la crisis económica global que produjo el aceleramiento de retirada y desguace de los buques más anticuados, resultando tras esto una flota mundial más moderna y por ende de mayor calidad que repercutió en la disminución de deficiencias encontradas en las inspecciones.

En cuanto a las detenciones, estas empezaron a aumentar exponencialmente a partir del año 2006, tendencia que terminó en el 2009 y que continúa hasta ahora.

Los datos van variando a lo largo de los años, y muchas veces no coinciden entre inspecciones-deficiencias-detenciones. Esto se debe a los distintos focos de atención que se realizan en la normativa del memorando. Se puede observar ver como en el periodo comprendido entre 2011-2013, se produce un aumento de detenciones y una reducción de inspecciones, que en principio no se podría explicar. Pero viendo la nueva normativa de inspecciones que está enfocada a eliminar los buques sub-estándar obviamente se producen más detenciones de estos y menos inspecciones que en principio van dirigidas a los buques más modernos y seguros.

Después de los factores de elección de bandera relacionados con los costes, existen otros de variada naturaleza que hacen que algunos registros tengan preferencia sobre otros para inscribir un buque. Seguidamente se pasa a analizar estos distintos motivos.

El tipo de buque a abanderar es fundamental para la elección del registro, algunos registros están especializados en modelos determinados de barcos. A continuación se pasarán a examinar los distintos tipos de buques existentes y los registros que han escogido las navieras de cada sector.

Los buques de crucero han mantenido siempre una estrecha relación con el registro de Bahamas que tiene inscritas el 35.6% de las GT mundiales de estos barcos, por ello un gran número de este tipo de buques están ahí registrados. Examinando las grandes



compañías de cruceros del mundo, vemos que en efecto la naviera Royal Caribbean tiene toda su flota abanderada bajo el pabellón de Bahamas, mientras que la compañía Carnival, que cuenta actualmente con una flota de 24 barcos, tiene la mayoría de sus buques, incluyendo los más nuevos como el Vista y Magic, bajo pabellón panameño. Únicamente seis buques de esta compañía están registrados bajo pabellón de Bahamas coincidiendo además con que sean los más antiguos, y como excepción cuenta con un buque abanderado en Malta.

Las empresas europeas de este sector como la compañía MSC-Crociere, confía para sus nuevos buques insignia y de nueva hornada Msc Meraviglia y Seaside (ambos del año 2017) en el registro de Malta. Sin embargo, para el resto de su flota ha utilizado el registro panameño. La compañía Costa Crociere en cambio confía plenamente en el registro italiano para abanderar la totalidad de su flota, si bien aquí habrá que ver qué sucede con el costa Smeralda, próximo buque insignia de la compañía y que según sus constructores será el primer buque de su categoría en utilizar un sistema LNG para su propulsión siendo todavía no seguro que se inscriba en el registro italiano.

Aunque todas estas compañías realizan viajes alrededor del mundo, hay que especificar que las dos primeras están especializadas en los viajes en el Caribe y que Costa Crociere está especializada en los viajes en el Mediterráneo. Estas condiciones explican la diversidad de abanderamientos que hay. En MSC se reproduce el mismo criterio de abanderamiento que el utilizado para su flota de buques portacontenedores, estando los más nuevos bajo pabellón maltés y los más “antiguos” bajo pabellón panameño. Aunque el registro de Bahamas esté especializado en cruceros, siempre hay que tener presente que el registro panameño es el más grande y gracias a sus ventajas es atractivo para todo tipo de naviera, así se explica el gran número de cruceros abanderados en él, *vide anexo 5*.

En el mercado de los bulk carriers, la empresa Vale que actualmente está utilizando los buques más grandes y modernos de este género, tiene abanderados sus buques bajo el pabellón de las Islas Marshall y Hong Kong, representativos de estos modelos son

los Sea Ponta da Madeira 2016 Sea Maranhao 2013 y Ore Brasil 2011. Aunque sea el registro panameño el que tenga inscrita el 25% de la flota mundial.

En petroleros, la compañía Euronav se encuentran el TI Europe y el Aquitane con bandera francesa y belga respectivamente. La naviera TORM tiene toda su flota abanderada en Singapur y Dinamarca por igual, independientemente de la edad o tamaño del buque.



En quimiqueros, resalta la empresa Stolt-Nielsen que utiliza un gran número de banderas, incluidas las europeas y norteamericana, para su extensa flota. Se resalta El Integrity de 2017 bajo Islas Cayman y el Zulu de 2006 bajo Liberia.

En el mercado de los LNG la compañía Teekay ha optado por abanderar la mayoría de sus buques en Bahamas, incluido el moderno Eduard Toll de 2017. Al examinar esta compañía, me ha entusiasmado el ver una serie de tres buques españoles abanderados en el REC véase, el Madrid, Catalunya y Galicia Spirit. Este tipo de buques altamente especializados, por la tecnología que emplean, sólo pueden ser operados por tripulaciones altamente cualificadas, que reúnan todos los requisitos formativos exigidos internacionalmente, que suelen estar compuestas por marinos de procedencia europea. Esto conlleva a que en este supuesto no exista un ahorro en los costes de la tripulación, obligando al naviero a contratar a estos marinos más costosos indiferentemente de sí el registro le permite contratar marinos de procedencia más económica. Este motivo produce que las banderas de conveniencia sean poco atractivas para estos buques, prefiriéndose los segundos registros europeos que cuentan con marinos preparados para operar estos buques.



La naviera de buques Ro-Ro Wallenius Wilhelmsen, tiene sus barcos abanderados bajo distintos registros. Destacan el sueco con 12 buques, el de maltés con 11 y el noruego con 7. Esta compañía era la que tenía el buque de esta categoría más grande en 2012, el MV Tonsberg abanderado en Malta.

En el mercado de portacontenedores el año 2017 ha supuesto un hito bastante importante al ser lanzada la nueva clase de mega-portacontenedores que ha aumentado de manera considerable el tamaño existente de estos barcos. En este momento el OOCL Hong Kong ostenta el título de portacontenedor más grande, con una eslora de 399,870 metros y una capacidad de 21.413 TEU abanderado en el

registro de Hong Kong, que le arrebató este título al Maersk Madrid abanderado en Dinamarca, que a su vez hizo lo mismo al MOL Triumph abanderado en Islas Marshall. MSC está esperando la entrega de sus nuevos buques que superarán las dimensiones actuales llevando estos barcos a los 23.000 TEU.



Se ha reservado este tipo de buques para el final a fin de destacar que la naviera Maersk para su segunda generación de buques triple E, iniciada con el Madrid, ha decidido utilizar el registro danés. Esto es un hecho muy importante, la mayor compañía mundial de este tipo de buques ha apostado para sus nuevos *flagships* por un segundo registro europeo, desmarcándose de los típicos utilizados hasta ahora. Demuestra con esta acción que es posible una explotación mercantil exitosa usando un registro europeo, siempre y cuando la normativa de este acompañe, *vide anexo 6*.

Otro factor que se tiene en cuenta para registrar un buque es el espacio geográfico por el que va a operar. En este aspecto, tiene mucha importancia el cabotaje, que es la navegación comercial de un buque entre puertos de un mismo Estado permitida única y exclusivamente a los buques nacionales de cada país. Con la UE este concepto se ha modificado, implicando que sólo los buques abanderados en un registro de la UE pueden realizar tráfico comercial entre los puertos de la UE. Por el contrario, el cabotaje puro es el que se manifiesta en los Estados Unidos regulado en la ley de marina mercante de los EEUU, conocida como la *Jones Act de 1920*. Esta norma se creó tras la primera guerra mundial, se fundamentó en la necesidad de tener una flota nacional adecuada para la defensa y para el crecimiento del comercio interno y externo. Para la consecución de este fin era obligación del Estado hacer lo que retuviese oportuno para desarrollar y animar a mantener una flota nacional. Esto se consiguió a través de la nacionalización de la construcción naval y del tráfico marítimo norteamericano, donde sólo los buques construidos en EEUU, abanderados en los EEUU, propiedad de ciudadanos/empresas de los EEUU y tripulados por marinos estadounidenses pueden transportar personas y carga entre los puertos del país, o sea puedan realizar navegación de cabotaje. Por tanto sí una naviera está destinada a realizar un tráfico de este tipo, tendrá que inscribirse en un registro que le permita efectuar cabotaje.

La protección marítima es otro factor que tienen que tener en cuenta los navieros para abanderar sus buques. Desafortunadamente con el aumento de acciones de piratería los operadores marítimos necesitan el respaldo de las organizaciones gubernamentales para poder usufruir de la protección que dan. La operación militar Atalanta es un

ejemplo de estas ayudas en las zonas de conflicto donde se encuentran estas amenazas. Los buques nacionales de los países que llevan a cabo este auxilio se ven beneficiados.

Actualmente puede ser una estrategia de marketing abanderar bajo una bandera determinada en el caso de que se opere en una zona y clientes de un Estado específico para poder atraerlos. A efectos prácticos en el momento de la construcción del buque se pueden incluir en el contrato cláusulas bajo las cuales se fabrique para que pueda pasar las inspecciones de bandera del país del astillero y así obtener una rápido abanderamiento del buque en cuestión.

Aunque a día de hoy parezca un factor poco determinante, se tiene que tener en cuenta el derecho de requisa, es decir, la facultad que tiene un Estado en periodo de guerra de requisar buques civiles inscritos en sus registros para que presten servicios en pro del conflicto. Los navieros tienen que escoger banderas de países que no tengan un alto grado de beligerancia, ya que de lo contrario podría ver como se requisan sus barcos.

Por último, el ser humano es un animal de costumbres, y no es menos en el caso de los navieros, donde sí se está acostumbrado a una bandera y sus requisitos de abanderamiento e inspección y, esto les funciona, es muy difícil que sí la situación permanece igual opten por cambiar a otro registro.

2. Registros más utilizados en el ámbito internacional

Una vez visto que es un registro y para qué sirve, hay que entrar a ver cuáles son los que utilizan las empresas.

El pasado mes de diciembre de 2017, la entidad Guinness World Records, certificó al registro de Panamá como el más grande del mundo, con un total de 8.052 embarcaciones que representan cerca del 18% del total de la flota mundial. Esta condición existe y está reconocida desde 1993. El segundo en este ranking es el registro de Liberia, con un total de 3.296 buques. Estas cifras demuestran el apabullante dominio del registro panameño sobre los demás, ya que tiene más del doble de embarcaciones que el segundo registro del mundo. Se parte del principio de que la mayoría de buques que se encuentran en el mundo tienen una alta probabilidad de que estén registrados bajo el pabellón panameño y el de Liberia. Tras estos registros nos encontramos con los de Islas Marshall, Hong Kong y Singapur que junto a

los dos primeros representan el 57.8% del total de la flota mundial. Tal y como se ve a través de la tabla extraída del informe de la UNCTAD de 2017⁷.

Flag of registration	Number of vessels	Vessel share of world total (percentage)	Dead-weight tonnage	Share of world total dead-weight tonnage (percentage)	Cumulated share of dead-weight tonnage (percentage)	Average vessel size (dead-weight tons)	Dead-weight tonnage growth, 2016–2017 (percentage)
Panama	8 052	8.64	343 297 556	18.44	18.44	45 237	2.75
Liberia	3 296	3.54	219 297 222	11.78	30.23	66 706	5.66
Marshall Islands	3 199	3.43	216 616 351	11.63	41.86	67 968	7.76
Hong Kong (China)	2 576	2.77	173 318 337	9.31	51.17	68 695	6.23
Singapore	3 558	3.82	124 237 959	6.67	57.84	36 942	0.21
Malta	2 170	2.33	99 216 495	5.33	63.17	46 297	5.14
Bahamas	1 440	1.55	79 842 485	4.29	67.46	56 625	0.79
China	4 287	4.60	78 400 273	4.21	71.67	20 555	2.12
Greece	1 364	1.46	74 637 988	4.01	75.68	66 999	1.60
United Kingdom	1 551	1.66	40 985 692	2.20	77.88	30 495	10.42
Japan	5 289	5.68	34 529 405	1.85	79.74	8 574	6.60
Cyprus	1 022	1.10	33 764 669	1.81	81.55	33 798	1.82
Norway	1 585	1.70	21 900 458	1.18	82.73	16 319	6.89
Indonesia	8 782	9.43	20 143 854	1.08	83.81	4 269	7.58
India	1 674	1.80	17 253 564	0.93	84.74	10 899	5.34
Denmark	654	0.70	16 893 333	0.91	85.64	28 344	-1.73
Italy	1 430	1.53	15 944 268	0.86	86.50	13 477	-2.32
Republic of Korea	1 907	2.05	15 171 035	0.81	87.31	9 008	-10.80
Portugal	466	0.50	13 752 758	0.74	88.05	32 744	54.97
United States	3 611	3.88	11 798 309	0.63	88.69	6 329	0.75
Bermuda	160	0.17	10 957 895	0.59	89.27	69 795	2.44
Germany	614	0.66	10 443 699	0.56	89.84	20 084	-6.15
Antigua and Barbuda	964	1.03	10 153 044	0.55	90.38	10 609	-9.68
Malaysia	1 690	1.81	10 058 653	0.54	90.92	7 412	4.70
Russian Federation	2 572	2.76	8 277 175	0.44	91.37	3 292	-2.95
Turkey	1 285	1.38	8 200 982	0.44	91.81	8 055	-3.83
Belgium	185	0.20	8 039 665	0.43	92.24	50 883	-3.57
Viet Nam	1 818	1.95	7 991 039	0.43	92.67	4 745	2.96
Netherlands	1 244	1.34	7 619 143	0.41	93.08	7 263	-5.31
France	547	0.59	6 966 582	0.37	93.45	17 033	0.90
Islamic Republic of Iran	739	0.79	6 583 064	0.35	93.80	11 253	34.49
Philippines	1 508	1.62	6 135 144	0.33	94.13	5 203	-3.63
Cayman Islands	161	0.17	5 549 056	0.30	94.43	36 268	28.52
Thailand	781	0.84	5 374 875	0.29	94.72	8 269	0.13
Kuwait	161	0.17	5 155 256	0.28	95.00	38 761	-3.85

Pero, ¿porque es tan atractivo el registro panameño para tener una diferencia tan apabullante de abanderamientos respecto de los demás? Según se observa en la tabla, los países situados entre el segundo y quinto lugar tienen diferencias, pero en todo caso no tan acusadas como las que hay entre Panamá y Liberia. Lo mismo sucede con los registros del sexto al décimo lugar. Para descubrirlo se tiene que ver cuáles son los requisitos para acceder al registro panameño y cuáles son las ventajas que aporta el abanderamiento de un buque. Debido a la gran importancia que reviste este registro, vamos a analizarlo más en profundidad que el resto.

El registro de Panamá, fue creado a través de la ley 63 de 15 de diciembre de 1917, que ha sido modificada y sustituida a lo largo de los años. Posteriormente y debido al gran éxito que tiene el registro, las autoridades panameñas se ven obligadas a crear

⁷ UNCTAD <<Review of Maritime transport 2017>> Nueva York y Ginebra, Octubre 2017, p. 32

una Dirección General de la Marina Mercante para que gestione el registro, a la vez que se destina a la entidad a crear todas las disposiciones concernientes al registro.

Actualmente, la Ley 57 General de la Marina Mercante de 6 de agosto del año 2008, es la encargada de regular el registro. Para el Estado panameño la economía marítima es su motor económico. Empieza con el canal y se extiende hasta su registro y así lo hace saber su constitución en su artículo 317 <<La autoridad del Canal de Panamá y todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al sector marítimo, formarán parte de la estrategia marítima nacional. El órgano Ejecutivo propondrá al Órgano Legislativo la Ley que coordine todas estas instituciones para promover el desarrollo socioeconómico del país>>. Debido a la importancia que tiene este sector para el país se explica su inclusión en su carta magna en todas sus facetas. Sí bien hay una vasta normativa de comercio marítimo para valorar el registro panameño, lo que interesa es examinar la ley 57 anteriormente citada.

Empezando con el artículo 3, se nos dice que no hay restricciones de nacionalidad y residencia para los propietarios de los buques, ya se trate de persona física o jurídica. Se aceptan tanto los nacionales como los extranjeros a fines registrales siempre y cuando se cumpla con los requisitos y formalidades establecidos. El art 8 establece que es la DGMMP la que regula los procedimientos y requisitos que tienen que cumplir los buques y usuarios del registro. Se tendrán en cuenta todas las posibles variables que puedan afectar. Por esa misma razón, la entidad podrá dispensar del pago de cargos, derechos y tasas a fin de promover la competitividad de la flota mercante panameña.

El procedimiento de inscripción del buque en sí empieza con el art 4, a través de la presentación de una solicitud formal de registrar junto a la aportación de los documentos que se soliciten y el pago de derechos, tasas e impuestos. La realización de estos trámites también se puede llevar a cabo a través de la vía electrónica para agilizar el proceso, cosa que hay que elogiar de la AMP por trata de facilitar el servicio a los clientes. Después, la ley hace una diferenciación para los buques que vayan a realizar una navegación de servicio internacional y los que vayan a realizar uno nacional, cabe señalar que no difiere en nada el procedimiento, solamente en pequeños matices.

El art 13 habla de la solicitud de registro, que se podrá presentar por tres vías distintas. La primera que va dirigida directamente a la DGMM, se tendrá que hacer a través de abogado. Podrá requerir que la patente de navegación y licencia de radio del buque a abanderar tenga que ser emitida por la propia entidad o por otro ente autorizado. La segunda, es la que solicita el propietario o representante en el extranjero mediante el

consulado u otro ente. La última es la que se realiza a través de los sistemas electrónicos. Junto a la solicitud, habrá que acompañarse una serie de documentos que pasa a describir el art 15, el poder por el cual se designa al agente, una evidencia de la propiedad del buque y el comprobante de pago de impuestos. Esta descripción de documentos es *numerus apertus*, pues se deja a voluntad de la DGMM la solicitud de cualquier documento adicional que necesite. A instancia del interesado, se podrá dispensar de la presentación de estos documentos al momento de la solicitud para hacerlo posteriormente en un plazo que no superior a 30 días. Tras esto la DGMM emite un certificado de registro junto con la patente de navegación y la licencia de radio, que son provisionales y su duración no excederá de seis meses. Aunque, se podrá limitar la duración de las provisionales atendiendo a las características del buque.

A partir de aquí el art 23 dice que habrá que presentar una serie de documentos con el propósito de conseguir la patente y licencia reglamentarias. Los arts. 24 y 25 establecen los pasos a seguir en el caso de que transcurridos los seis primeros meses no se haya conseguido la documentación reglamentaria, para lo cual la DGMM podrá otorgar otro plazo de otros seis meses para lograrlas. Incluso si en este último caso todavía no se hubieran conseguido y, siempre y cuando no sea debido a una conducta achacable al propietario, se podrán dar prórrogas adicionales, pero habrá unos recargos para estas. Con estos artículos se recalca la idea de dar facilidades para la inscripción, se puede decir que gracias a ellas los operadores marítimos ven un registro amable, que se pone de su parte.

La documentación necesaria a presentar para obtener la patente de navegación reglamentaria, se encuentra enumerada en el art 27 y comprende la inscripción de la propiedad del buque en el registro, el documento del poder de representación del agente, el certificado de construcción del buque o el documento de cancelación de inscripción del registro anterior o el documento de la venta judicial, los certificados técnicos y de seguridad del barco, una evidencia que demuestre que la embarcación supera los requisitos de inspección de la DGMM, el comprobante de satisfacción de pago de derechos aplicables y, finalmente se deja una cláusula abierta para cualquier otro documento que la entidad solicite a fin de realizar el abanderamiento. En cambio, para la licencia de radio reglamentaria, el art 28 dice que se necesitará que la nave se encuentre a paz y salvo, o sea que esté al corriente pago de tributos. Además se tendrá que aportar una solicitud de la licencia, un comprobante de pago de los derechos aplicables y cualquier otro documento que pudiera solicitar la DGMM en su caso.

Una vez conseguida la documentación reglamentaria (patente y licencia), esta tendrá una duración de cinco años, pero podrá ser de una duración inferior atendiendo a causas especiales motivadas por el tipo de barco o incluso por los intereses del Estado panameño tal y como dice el art 26. Para poder renovar estos documentos se exige que el buque tenga que estar al corriente de pago de las obligaciones que tenga con Panamá, y que mantenga sus documentos técnicos vigentes (art 29). Lógicamente sí al buque se le realizase cualquier modificación que alterase la información contenida en la patente o en la licencia, deberá solicitarse una nueva documentación y la DGMM podrá requerir los certificados que estime necesarios, arts. 30 y 32. En caso de que se venda el buque y se mantenga el abanderamiento panameño, se tendrán que emitir una nueva patente y licencia provisionales, art 34. El art 40 regula la situación de los buques de nueva construcción que podrá disfrutar de patente y licencia provisional antes de su registro cuando así lo solicite el interesado para que pueda utilizar esos datos durante la construcción o financiamiento o, cualquier operación técnica o comercial que se pueda realizar. Esto en cuanto a las inscripciones ordinarias. Pero la normativa también permite unos supuestos especiales de inscripción, que se inscriben en registros especiales, que pasan a detallarse seguidamente.

El art 70 regula los abanderamientos de los buques arrendados bajo la modalidad de casco desnudo. Esta situación es especial, ya que las embarcaciones cuentan con un abanderamiento previo que está vigente. La normativa panameña permite que al momento del fletamento se pueda inscribir el buque en Panamá sin que se renuncie al registro originario, siempre y cuando así lo consienta la normativa del país de ese registro. El procedimiento de inscripción no varía mucho del ordinario, ya que como en ese, hay que presentar una solicitud formal por las mismas vías que la ordinaria. Se tendrá que incluir: copia del contrato de arrendamiento a casco desnudo, consentimiento del propietario y de los acreedores hipotecarios para abanderar en el registro de Panamá, el certificado de propiedad expedido por el registro originario, certificado de consentimiento de abanderamiento en el registro panameño por parte del registro originario, documento donde se refleje el poder otorgado al agente del fletador y cualquier otro documento que pudiera precisar la DGMM.

Una vez que la nave quede inscrita en el registro, pasará a formar parte de la marina mercante panameña, estará sujeta al pago de los tributos de su registro y sólo podrá enarbolar el pabellón panameño (art 71). El navío pasará a tener una patente y licencia especial para el fletamento. Aquí figuraran los nombres de fletador, los acreedores hipotecarios y la duración del fletamento, y las mismas tendrán una duración máxima por el tiempo del contrato de fletamento. Aunque habrá que pagar por adelantado el

amonte de tributos, patente de navegación y la licencia de radio. Se permitirá una prórroga de extensión en los casos de extensión del contrato siempre y cuando se aporte el mismo (arts. 74-76-77). En este registro especial no se podrán inscribir los títulos de propiedad o los gravámenes que recaigan sobre la misma (art 78). El art 79 establece las causas por las cuales finalizará la inscripción, que será por vencimiento de la patente, por terminación anticipada del contrato de fletamento motivo por el cual, recae una tasa de cancelación y, por solicitud del propietario.

La normativa panameña permite que se pueda dar el caso inverso, es decir, que un buque panameño sea arrendado a casco desnudo y se pueda inscribir en un registro extranjero (arts. 80 a 87). Para que la operación se pueda realizar, se necesita que la DGMM dé su consentimiento y previo pago de una tasa. Aunque la embarcación se registre en un tercer Estado, seguirá estando sujeta a las obligaciones legales y fiscales del registro panameño y no se permite traspasar el título de propiedad o los gravámenes que tenga. Hay que tener en cuenta que en el momento en el que el abanderamiento extranjero perjudique los intereses de Panamá, la DGMM podrá revocar el consentimiento que permitió abanderar el buque. Obviamente el buque sólo podrá enarbolar la bandera del registro extranjero.

Otro tipo de registro especial es el temporal (art 88), que contempla los viajes de desguace, entrega o de cualquier otra finalidad que tenga una navegación temporal. Esta inscripción tendrá un plazo de duración de tres meses, se les otorgará una patente y licencia de radio por esa duración. La inscripción se cancelará al finalizar el lapso de tiempo y se tendrá que pagar una tasa de cancelación salvo, que se quiera inscribir el buque en el registro ordinario, en cuyo caso la cancelación estará exenta de pago.

Una vez que se ha realizado la inscripción correctamente, nos encontramos con algunas especialidades en este registro. A parte de la patente y la licencia, todo buque abanderado en Panamá que quiera realizar navegación internacional y, en algunos supuestos de naves de navegación nacional panameña, tendrán que tener un permiso de navegación de la DGMM cuyos requisitos de obtención establece la misma entidad, art 99. El art 102 obliga a los propietarios a designar abogados con la función de ser sus agentes residentes, cuyas funciones detalla la ley en el art 103: parten desde la solicitud de abanderamiento hasta la cancelación de la inscripción, realizan el pago de las imposiciones fiscales, multas, representan los buques en los procesos que puedan surgir y recibir las notificaciones. Si algo caracteriza a este negocio es la globalización. Hay navieros procedentes de todas las partes del mundo que abanderan sus buques a miles de kilómetros de distancia. Aunque con las nuevas tecnologías de la

comunicación hoy día las distancias se han acortado, se sigue necesitando de un personal “fijo” en el lugar de abanderamiento para poder realizar tareas.

Por lo que respecta a las cancelaciones de abanderamiento, hay que empezar con el art 5 que regula la denegación de este. Es la situación donde aunque se cumplan con los requisitos de inscripción, la DGMM no permite acceder al registro. Los motivos para denegar el acceso al buque son múltiples: que el buque no cumpla con la normativa internacional de seguridad y contaminación marítima, por tráfico de estupefacientes y personas, por blanqueo de capitales, por regulación pesquera, por condiciones de trabajo de la tripulación, por el estado y edad del buque, por razones que puedan afectar al Estado panameño o por cualquier otra causa que pudiera llegar a determinar la DGMM en lo referente a razones técnicas y de mercado. Esta última causa parece una clausula abierta a fin de no dar acceso al registro a cualquier nave que no quiera la DGMM.

En cuanto a las cancelaciones, el art 45 dice que se podrá realizar de oficio o a instancia de parte y una vez realizada se creará un certificado que tendrá que ser inscrito y remitido a la IMO. Para poder emitir ese documento se tendrá que estar al corriente de pago de los tributos, que el buque esté libre de gravámenes y se paguen los derechos de cancelación (art 46).

La cancelación de oficio es la que hace la DGMM directamente sin que las partes lo hayan solicitado. Únicamente se puede hacer cuando se de alguna de las causas del art 49: la ejecución de actos que afecten a los intereses del Estado panameño, el incumplimiento de normas internacionales y nacionales en seguridad y contaminación marítima, la expiración de la patente sin que se solicite la renovación, la utilización del buque para fines delictivos, la presentación de documentación falsa, el abandono o pérdida de la nave, la inscripción en otro registro, una alta tasa de detenciones en las inspecciones. Para poder llevar a cabo esta cancelación la autoridad tendrá que realizar previamente una resolución motivada explicando los motivos de la misma, porque las cancelaciones no se hacen al libre arbitrio de la autoridad, responden a un motivo tipificado. Se tendrá que comunicar al acreedor hipotecario, para que así, en el plazo de treinta días pueda oponerse a la cancelación y paralizar el proceso (art 51). La ley en su art 52 regula otro motivo para hacer la cancelación de oficio, causado por la morosidad en el pago y el incumplimiento de las obligaciones inherentes a la inscripción por un periodo superior al de cinco años, cuando haya indicios de que la nave esté operando bajo otra bandera.

Cuando la cancelación se solicite a instancia de parte, se hará por solicitud, teniendo que señalar el motivo de la misma y en su caso, el nuevo propietario del buque si hay venta y su nuevo registro de abanderamiento (art 47). Los arts. 53 a 56 regulan la cancelación de la inscripción cuando se dé por venta judicial del buque. Una vez producida la venta se darán por extinguidas todas las obligaciones que recayesen sobre el buque incluyendo los impuestos debidos al registro. En el caso de que el comprador quisiese volver a abanderar bajo el mismo registro, tendría que volver a repetir el proceso de abanderamiento.

Como paso previo a la cancelación y, característica de este registro, se podrá pedir que emita un documento de anuencia de la misma con validez de 30 días (arts. 57 y 61).

Entre las facilidades que la normativa otorga a los posibles clientes, destacan las funciones que tienen los consulados en el extranjero conectadas con el registro. El art 109 dice que la DGMM dará el título de consulado privativo de la marina mercante a los consulados u oficinas que residan en el exterior que por su localización puedan prestar servicios a la marina mercante panameña. El art 110 establece las funciones que pueden realizar: ejecutar los actos que les designe la DGMM, recaudar impuestos y tasas, inspeccionar los buques panameños, realizar actos notariales y demás funciones que se les puedan asignar. Estos entes están obligados a remitir copia de todos los documentos que emitan sobre las embarcaciones panameñas (art 111).

La autoridad marítima tiene obligaciones para con la seguridad marítima, que se refieren a lo establecido a las inspecciones vistas en *supra* 2.1. El art 114 establece que la Autoridad Marítima realizará las medidas y controles necesarios a fin de preservar esta materia. Al igual que en otros registros, el panameño obliga a los buques que transporten un número de pasajeros superior a doce, a que la compañía contrate una póliza de seguros suficiente para cubrir la pérdida de vidas humanas, de bienes y de la contaminación que pudiese producir. Lo mismo se podrá aplicar para otras naves que realicen otros tráficos.

Las naves registradas estarán sujetas a una inspección anual para verificar su seguridad, pero se podrán otorgar excepciones (art 117). Por lo que se refiere a las sanciones, la Autoridad marítima las podrá imponer a los buques, propietarios, operadores, capitanes, entidades auxiliares, inspectores, consulados y oficinas por cualquier infracción que se cometa. Lo interesante aquí es que el buque responderá solidariamente por las infracciones realizadas por el propietario, capitán y operador (art 135). Además se prevé la cancelación de la inscripción del buque como sanción, art 139.

El capítulo XI de la Ley regula las medidas de optimización y mantenimiento de la flota, cuyo fin es el de allanar la inscripción del registro y a la vez hacerla más atractiva. Hay que tener presente el art 8 anteriormente citado, a través del cual la DGMM podrá dispensar del pago de cargos, derechos y tasas para promover la competitividad de la flota mercante. Así el art 149 establece unas tarifas especiales para los buques que reúnan unas determinadas condiciones de edad y peso. Este artículo lo que busca es que la flota panameña sea más segura ya que ofrece unas interesantes rebajas al inscribir buques nuevos, que como se ha dicho anteriormente son más seguros que los más antiguos, estas ayudas se ven complementadas con los arts. 150 y 151.

Art. 149		
DESCUENTO TASA REGISTRO, IMPUESTO ANUAL Y TASA CONSULAR		
BUQUES NUEVOS	BUQUES MAX. 5 AÑOS EDAD	OTROS DESCUENTOS para cuando no se aplican los anteriores
<u>TRB < 30.000</u> 1º año: - 30% 2º año: - 20% 3º año: - 10%	<u>TRB < 30.000</u> 1º año: - 20% 2º año: - 10% 3º año: - 5%	Independientemente de los años y peso del buque, cuando los buques no sean detenidos durante la inspección de un Estado rector del puerto durante un lapso de 24 meses, reciben un descuento del 15% a utilizar al año siguiente en el impuesto anual y tasa anual consular.
<u>TRB > 30.000</u> 1º año: - 40% 2º año: - 25% 3º año: - 15%	<u>TRB > 30.000</u> 1º año: - 30% 2º año: - 15% 3º año: - 10%	
<u>TRB > 100.000</u> 1º año: - 50% 2º año: - 35% 3º año: - 20%	<u>TRB > 100.000</u> 1º año: - 40% 2º año: - 25% 3º año: - 15%	

Art. 150		
DESCUENTO PARA BUQUES DE LA MISMA EMPRESA, NO ACUMULABLES CON OTROS DESCUENTOS, A LOS MISMOS CONCEPTOS, PARA EL AÑO QUE SE REGISTREN		
EMPRESAS CON 5-15 BUQUES	EMPRESAS CON 16-50 BUQUES	EMPRESAS CON > 50 BUQUES
-20% descuento	-35% descuento	- 60% descuento

Art. 151		
BUQUES DE UNA MISMA EMPRESA QUE SE INSCRIBAN EN GRUPOS DE 3 O MÁS, NO ACUMULABLE		
TRB < 30.000	TRB > 30.000	TRB > 100.000
-25% descuento	-40% descuento	- 60% descuento

Además a efectos de favorecer la competitividad del registro, la autoridad marítima podrá variar los porcentajes aplicables y se podrán aprobar otros descuentos cuando se cumplan unas características: buques panameños que realicen tráfico internacional, contratación de oficiales en prácticas o personal de nacionalidad panameña y cuando se busque la reducción de la contaminación marítima

En las disposiciones administrativas y de gestiones generales, se encuentran otras características del registro. El régimen de la seguridad social panameño se aplicará a los trabajadores que estén en buques que habitualmente naveguen en las aguas jurisdiccionales panameñas (art 161). A los quince años prescribirán los impuestos adeudados por los buques que se declaren inactivos (art 164). A fin de que el registro sea fácil y cómodo de usar, lo que redundará en que sea atractivo para nuevas empresas, es que los documentos podrán ser presentados como copia simple sin necesidad de notorización ni legalización, incluso los que provengan del extranjero. Además, se podrán aceptar los documentos en inglés sin que haga falta traducción oficial.

La ley modifica artículos existentes en la legislación panameña, queriendo resaltar como más importantes, el art 172, a través del cual se modifica el art 708 del Código Fiscal <<no causarán impuesto: las rentas provenientes del comercio marítimo internacional de naves mercantes nacionales inscritas legalmente en Panamá, aun cuando los contratos de transporte se celebren en el país>> y, el art 173 <<los alquileres provenientes del arrendamiento financiero de naves mercantes de servicio exterior dedicadas al comercio en aguas internacionales no causarán Impuesto sobre la Renta ni dividendos en Panamá>>.

Analizada la ley y el procedimiento de abanderamiento, hay que entrar a valorar cuáles son las ventajas que aporta este registro. Para empezar, por lo que se refiere a las obligaciones tributarias, todas las embarcaciones registradas están exentas del pago del impuesto sobre la renta por la actividad realizada, las ganancias que se generen en la venta del buque tampoco estarán sujetas a tributación. Asimismo este registro ofrece otras ventajas que van más allá de las fiscales, ya que como se ha dicho, toda persona, ya sea física o jurídica, independientemente de su nacionalidad, podrá abanderar su buque en el registro panameño. Se permite abanderar cualquier tipo de buque. En caso de necesitarse, el tribunal marítimo de Panamá, así como las oficinas de los registros, están abiertas las 24 horas del día para solventar cualquier duda que pueda surgir. No existe requisito de tonelaje mínimo del buque, pero hay que tener en cuenta que las naves que tengan más de 20 años, tendrán que superar una inspección para poder

tener la patente reglamentaria. Cuando se quiera realizar un traslado de inscripción, sólo se tendrá que presentar el certificado de seguridad y tonelaje válido, no hará falta una ulterior inspección. No existe límite de número de naves a registrar. Hay que recalcar que el procedimiento de inscripción es rápido y sencillo y en el caso de contar con todos los requisitos se realiza en un plazo inferior a un día hábil. El entramado de consulados marítimos se extiende a lo largo de más de 60 países. Los armadores y navieros que abanderen sus buques en Panamá tienen acceso al sistema de sociedades anónimas panameño. Se proporciona una calculadora virtual a través de la página de la Autoridad Marítima de Panamá que da a conocer con anterioridad el coste aproximado del registro del buque. Pero la ventaja más importante de todas es que el armador y los marineros serán los que pacten la legislación laboral a aplicar en los contratos de trabajo. La normativa al respecto se rige por la ley 8 de 26 de febrero de 1998, de la cual hay que resaltar su art 4<<todo armador o naviero de nave panameña dedicada al servicio internacional procurará, en igualdad de condiciones y capacidad, dar preferencia a la tripulación de nacionalidad panameña...>>. Lo que nos dice este artículo es que, habrá que a diferencia de otras normativas, dar preferencia a la contratación de marinos panameños, pero en ningún caso se establece la obligación de que el buque tenga un porcentaje de cuota determinada de la tripulación. Esto sumado a que la ley es muy flexible, hace que el registro panameño tenga un gran reclamo para armadores y navieros.

Además de las ventajas citadas, hay que recordar que Panamá figura en la lista blanca del París Mou y el largo listado de descuentos que se pueden disfrutar que figuran en la ley 57 anteriormente citada. Lo que hay que abonar en el registro panameño son tasas e impuestos, que se calculan a través del tonelaje de registro bruto y neto y por el tipo de buque. La primera tasa a pagar es la del derecho de registro, que sólo se abona una vez al registrar el buque. Después hay unas contribuciones que se pagan anualmente: el impuesto anual, la tasa anual consular, la tasa anual de inspección y la tasa anual de investigación de accidentes y participación de la administración en conferencias y tratados internacionales. Únicamente señalar que a partir del segundo año, en el caso de no pagar en tiempo las tasas, se tendrá que abonar un recargo del 10% más un interés del 1% por mes de impago. Lógicamente, a partir del segundo año, ya no habría que abonar el derecho de registro.

Aparte de las ventajas fiscales y laborales que ofrece, este registro se caracteriza por las facilidades de inscripción, por las consultas en periodos ininterrumpidos, por el gran soporte informático y el entramado consular fuertemente orientado al negocio marítimo.

Por lo que respecta a los otros registros más utilizados, los de Panamá, Liberia, Islas Marshall y Hong Kong, son aceptados sin problemas por los financiadores cuando se construyen barcos nuevos. Pero aunque parecidos, cada uno tiene sus peculiaridades. En cuanto a los requisitos de inscripción, en Liberia se exige que el buque sea abanderado bajo una sociedad liberiana que no sea residente. Se puede dar una dispensa a este requisito y permitir el acceso a empresas extranjeras. La normativa de Islas Marshall permite que, tanto las compañías nacionales registradas bajo la Associations Law como las extranjeras que cumplan con el BCA Division 13, puedan registrar sus buques. El registro de Hong Kong en cambio permite el registro a las empresas nacionales como extranjeras, aunque para las nacionales el procedimiento es muchísimo más rápido.

Referente a las prohibiciones de registro, dependiendo del tipo y edad del buque, tenemos que en Liberia los buques que tengan más de 15 años, pero menos de 20 y, los que tengan más de 20 años, tendrán que superar una inspección para ser registrados. Se establece un requisito de tonelaje mínimo de 500 para poder inscribir el buque, pero se puede librar de dicho requisito. Al igual que el registro de Panamá se podrá denegar el acceso a aquellos buques que cuenten con un mal historial operativo. En Islas Marshall, se establece una edad máxima de 20 años para los buques que estén inscritos en él y, en último lugar el registro de Hong Kong impone restricciones de acceso a determinados tipos de buques, como los pesqueros, a las plataformas de perforación etcétera. Para poder entrar al registro hay que superar previamente un estricto sistema de inspecciones, sin establecerse limitaciones de edad.

Para las hipotecas, Liberia no tiene una forma concreta y permite registrar en cualquier oficina de la que dispone el registro a nivel mundial, pero deberá estar reconocida por notario y es de resaltar la posibilidad de obtener una copia certificada electrónica en cualquier momento. En Islas Marshall, esta tampoco tiene una forma determinada, salvo las formas preestablecidas para el clausulado de hipotecas preferentes. Pero para su constitución se necesita protocolo notarial y su conocimiento por parte de un agente especial del registro. En Hong Kong, sí existe una forma determinada para constituir la hipoteca determinada por el departamento marítimo de Hong Kong, que además tendrá que estar escrita tanto en chino como en inglés. Posteriormente, necesitará estar legalizada o certificada por notario antes de su inscripción en el registro.

Para realizar la inscripción, en Liberia al igual que en Panamá, el buque pasará por una inscripción temporal. Se permite el doble registro en los casos de arrendamiento a

casco desnudo y la inscripción es válida hasta que no se solicite la cancelación de la inscripción. En Islas Marshall no es necesario realizar inscripción provisional para obtener la definitiva. También se permite la doble inscripción a efectos de arrendamiento a casco desnudo y la inscripción y esta será válida hasta que no se solicite su cancelación. En Hong Kong tampoco es necesaria la inscripción provisional y la ordinaria es válida hasta que se solicita su cancelación pero no se permite la doble inscripción para el arrendamiento a casco desnudo. Es de recordar que en Panamá la inscripción tiene una duración de 5 años que se renueva por otro tanto tiempo. Al igual que la doble inscripción no se refiere a que el buque pueda navegar con doble nacionalidad, ya que eso está prohibido por la normativa internacional. Sólo se alude al arrendamiento a casco desnudo, siempre y cuando lo consientan ambas normativas de bandera.

En cuanto a los impuestos, en Liberia, su Código en la sección 804 establece que las compañías liberianas no residentes en el territorio no están sujetas a tasas. En Islas Marshall la Maritime Act de 1990 regula que los ingresos provenientes de compañías no residentes, tanto nacionales como extranjeras, están exentas del pago de tasas. En Hong Kong se establece que los ingresos percibidos por las operaciones de los buques registrados bajo su registro están exentos de impuestos sobre la renta.

En resumen, se puede decir que los registros de Panamá y Liberia son más flexibles. El inconveniente del registro de Panamá respecto a Liberia es la renovación de la inscripción cada cinco años. Mientras, que los registros Islas Marshall y Hong Kong son más estrictos al no permitir las ventajas de los otros, pero aun así continúan siendo los registros más beneficiosos para la industria marítima. Demostrándose en el porcentaje de inscripciones ya que ostentan la mayoría de la flota mundial.

3. Registros europeos: casos especiales de Madeira y Malta

El primer país europeo en figurar en la lista de países con más buques abanderados, que además pertenece a la Unión Europea, es Malta. La particularidad de los registros perteneciente a la UE es que tienen que cumplir con la normativa de la unión y no pueden perjudicar a los restantes miembros, ya que se tienen unas obligaciones comunes.

Antes de entrar a explicar este registro hay que decir que el pasado diciembre de 2017 la Comisión Europea emitió una Decisión acerca de la situación del registro maltés. En octubre de 2011, debido a las quejas recibidas por parte de terceros afectados en el entorno europeo, se inició un procedimiento para esclarecer si el registro de Malta

realizaba ayudas de Estado incompatibles con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en especial si infringía el artículo 107. La Decisión ha esclarecido la situación y ha obligado a realizar algunos cambios en la normativa maltesa que se mencionarán a medida que se explique este registro.

El registro maltés fue creado a través de la Merchant Shipping ACT of 1973 y ha sido modificado a través de nueva normativa. La legislación principal está suplementada a través de normativa complementaria.

Es un registro muy interesante y del que se puede obtener un buen provecho. Para empezar, los buques pueden inscribirse bajo sociedades indistintamente de la nacionalidad que tengan. Hay que resaltar que es muy fácil crear una sociedad maltesa y no se establecen requisitos de nacionalidad para el director o los accionistas. Es un registro reconocido y con reputación internacional que presta sus servicios todos los días durante las 24 horas. Es una bandera europea, lo que permite realizar tráfico de cabotaje en esta zona. Está en la lista blanca del París Mou y dentro de la lista de buques de peligro bajo. No existen restricciones por nacionalidad de la tripulación. Cuenta con un servicio al cliente que va orientado a crear relaciones de largo plazo y tiene una organizada administración marítima presente en los foros y organizaciones internacionales. Los astilleros conocen los requisitos de la bandera, que cuenta con una estrategia política dirigida al soporte del negocio marítimo. Los navieros inscritos pueden disfrutar de un vasto elenco de servicios marítimos. Si bien hay que resaltar que las ventajas principales que tiene y que lo rinden tan demandado, es que no tiene limitación de nacionalidad de la tripulación, su sistema de tonnage tax y su condición de bandera europea.

El procedimiento de abanderamiento es muy sencillo. Lo primero, al igual que los registros vistos en el apartado anterior *supra* 2.1, es inscribir el buque en un registro provisional durante un periodo de seis meses, que puede ser extendido por idéntico plazo. En este periodo se tendrá que presentar toda la documentación requerida, donde nos encontramos con: solicitud de inscripción y en su caso la solicitud de cambio de nombre del buque; documento que declare estar en propiedad de un buque maltés; en el caso de compañías maltesas habrá que presentar el documento de fundación de la sociedad y en el caso de propietarios que no residan en Malta, habrá que acompañar un documento donde se indique el agente residente; copia del certificado de tonnage; documentos que demuestren la seaworthiness y cargoworthiness del buque; los certificados de conformidad laboral y de tripulación mínima, en los casos de buques SOLAS habrá que presentar copia de gráfico de análisis continuo; copia de la solicitud

de licencia de radio y; finalmente certificado de pago de la tasa de registro inicial y en su caso la solicitud de agregarse al sistema de tonnage tax. En buques de segunda mano, habrá que presentar copia del documento de la venta, si el buque estuviera inscrito anteriormente en otro registro se aportará la cancelación de inscripción.

El naviero puede elegir si tributar por el sistema ordinario o por el del tonnage tax, que es un régimen especial de determinación objetiva en el impuesto de sociedades, cuya base imponible se determina con las toneladas de registro neto de cada buque y que se creó con el fin de ayudar al sector marítimo, ya que resulta más favorable que el sistema de tributación general. En el caso de Malta este sistema está estrechamente ligado con la edad del buque, porque favorece a los más modernos, con el fin de alentar a los operadores a inscribir buques más eficientes y menos contaminantes, así como de disuadir la inscripción de los buques más antiguos. Los buques que tengan de 0 a 5 años tienen un descuento del 30% sobre la tarifa genérica, los de 5 a 10 años de antigüedad tienen un descuento del 15%, los de entre los 10 y 15 años se les aplica la tarifa general y los que tengan más de 15 años, se les aplicará un sobrecargo de hasta el 50%⁸.

(21) Malta charges an annual tonnage tax in the form of a lump sum⁸:

Table 1

Ship of Net Tonnage (Net Tons)		Annual tonnage tax
0	2,500	€1000
2,500	8,000	€1000 plus 40 cents for every NT in excess of 2,500 NT
8,000	10,000	€3,200 plus 19 cents for every NT in excess of 8,000 NT
10,000	15,000	€3,580 plus 14 cents for every NT in excess of 10,000 NT
15,000	20,000	€4,280 plus 12 cents for every NT in excess of 15,000 NT
20,000	30,000	€4,880 plus 9 cents for every NT in excess of 20,000 NT
30,000	50,000	€5,780 plus 7 cents for every NT in excess of 30,000 NT
Exceeding 50,000		€7,180 plus 5 cents for every NT in excess of 50,000 NT

Antes de la decisión de la comisión europea, se permitía abanderar toda clase de buques independientemente del tipo y servicio que realizasen. Existía sólo la regla general que no dejaba registrar buques a partir de los 25 años de edad, aunque bajo ciertas circunstancias se podían realizar excepciones. Los buques que tengan una edad superior a los 20 años, pero inferior a los 25, para ser abanderados, necesitan superar previamente una inspección por parte del Estado de la bandera, mientras que los que tengan una edad superior a los 15, pero inferior a los 20 años, tendrán que superar una inspección por parte de un inspector autorizado por la bandera durante el primer mes de registro provisional, no obstante, como se ha dicho, los buques de esta edad

⁸ COMISIÓN EUROPEA, <<Maltese tonnage tax scheme and other State measures in favor of shipping companies and their shareholders>> , *Margrethe Vestager*, Doc SA.33829, Bruselas, Diciembre, 2017, p.6

tendrían que pagar un suplemento muy elevado lo que hace que el abanderamiento no sea competitivo consiguiendo así el registro maltés una flota moderna y por ende segura.

Esta tabla de tonnage tax es muy parecida a las de Chipre y Polonia, ambas aprobadas por la comisión europea en 2010, así a través de la siguiente tabla podemos hacer un comparativo⁹:

Net Tonnage	Malta	Cyprus	Poland
2,500	1,000	830	711
8,000	3,200	2,537	2,046
10,000	3,580	3,158	2,531
15,000	4,280	4,161	3,225
20,000	4,880	5,165	3,918
25,000	5,330	6,169	4,473
30,000	5,780	6,808	4,820
40,000	6,480	8,086	5,513
50,000	7,180	8,816	6,207
60,000	7,680	9,546	6,900

Como se puede apreciar se trata de cifras muy parecidas. En Malta se toma en consideración a efectos de pago del impuesto tanto la edad como el tonelaje del buque. Tomando en cuenta las tarifas estándar, la cual se aplica a buques entre los 10 y 15 años, se ve cómo se pagarían tarifas muy similares a la de los Estados de la tabla.

A partir de la Decisión de la Comisión se establece una prohibición de poder beneficiarse del sistema de tonnage tax a determinados tipos de buques. Quedan fuera de poder aceptar este tipo de tributación, los buques pesqueros y los buques factoría, los yates y embarcaciones que se utilicen únicamente con fines recreativos, instalaciones offshore fijas y las unidades de almacenamiento flotante, las dragas y remolcadores que no realicen servicios oceánicos, buques que realicen servicios que normalmente se hagan en tierra, buques fijos que realicen servicios hoteleros o de restauración y, los barcos fijos o móviles cuyo único fin sea el de prestar servicios de juegos de azar o casinos. Se obliga a Malta a crear normativa explícita que limite el tonnage tax para determinados tipos de buques como los de investigación.

Ahora bien, en los casos de las dragas y remolcadores que realicen al menos el 50% de su actividad en aguas internacionales, podrán beneficiarse de este sistema de tributación. Los yates que puedan transportar más de 12 personas y cuya actividad económica sea el transporte de estas también podrán beneficiarse.

⁹ COMISIÓN EUROPEA, <<Maltese tonnage tax scheme and other State measures in favor of shipping companies and their shareholders>> , *Margrethe Vestager*, Doc SA.33829, Bruselas, Diciembre, 2017, p.21

Existe un mínimo de 1000 toneladas netas para que el buque pueda usar este sistema tributario. Se podrá dispensar de este requisito pero sólo cuando se demuestre que el navío en cuestión realiza actividades marítimas. A través de la Decisión de la Comisión, únicamente se pueden beneficiar del tonnage tax las actividades que vayan dirigidas directamente al transporte de bienes o personas por mar. Se elimina la posibilidad anterior de que toda actividad relacionada con el transporte marítimo se pudiera beneficiar de este sistema fiscal, motivo por el cual, el registro maltés acabó bajo investigación.

La normativa maltesa permite el abanderamiento de los buques que estén sujetos bajo fletamento a casco desnudo. Teniendo como único requisito que ambos registros, el extranjero y el maltes, sean compatibles con esta forma. Los buques de esta modalidad disfrutaban de los mismos derechos y obligaciones que los demás, pero tras la decisión se modificó este régimen especial con las siguientes medidas. Lo primero es que se considera una actividad auxiliar marítima que únicamente puede utilizarse cuando haya una situación temporal de sobrecapacidad de la flota. La duración de la inscripción será válida hasta la extinción contractual del fletamento, pero no por un tiempo superior a 3 años. Estos buques no podrán suponer más del 50% del total de la flota de cada compañía que los quiera abanderar y no se podrán abanderar bajo esta modalidad los buques que expresamente se hayan tomado para ello y, cada compañía tendrá que tener como mínimo un 25% de su flota abanderada bajo un registro de la Unión Económica Europea.

Otra de las ventajas de este registro, que también ha sido modificada, es que los beneficios obtenidos de la venta de buques están exentos de tributación, si bien para ello tendrán que haber estado bajo el sistema de tonnage tax y haber sido operados por compañías que realizasen actividades puramente marítimas.

Las empresas, para poder beneficiarse del tonnage tax, tendrán que tener un mínimo del 60% de su flota abanderada bajo Malta o un Estado de la Unión Europea. Se establece una ayuda que reduce el porcentaje hasta el 25% de la flota para aquellas compañías que acaban de realizar su entrada en el registro, aunque transcurridos tres años esta cifra tendrá que llegar hasta el 60%. Asimismo, se obliga a los beneficiarios de este sistema a elaborar anualmente declaraciones acerca de la actividad y el buque, para ver si sigue siendo correcto el uso de la ayuda. Igualmente, las compañías que presenten actividades distintas de las marítimas, estarán obligadas a llevar una contabilidad separada distinguiendo las distintas actividades, medida destinada a que sólo las actividades marítimas se vean beneficiadas por el tonnage tax. Sólo los buques

destinados a ayuda y que no realicen servicios económicos marítimos, podrán disfrutar de la exención del pago de impuesto de registro, los restantes estarán obligados al pago de la tasa.

Se establece en la Decisión que no se podrán aplicar las exenciones a los residentes malteses como se venía aplicando. Los beneficiarios de estas medidas en especial los casos de residentes en la venta de acciones de compañías marítimas y en la exención de la obligación de documentación en los traspasos de acciones, tendrán que restituir la ayuda recibida más los intereses devengados. Por último la Decisión establece que la exención de la que disfrutaban las compañías financieras que financiaban las actividades marítimas se declara como ayuda incompatible.

Finalmente se obliga a precisar la terminología empleada en la normativa maltesa para que no se generen errores a la hora de interpretación. Antes de la elaboración de la Decisión, también se empleaba el término tonnage tax para las tasas de inscripción del registro, lo que llevaba a confusión y preocupación porque se podía interpretar que quedaban libre de pago los buques inscritos por su actividad mercantil en la modalidad de tonnage tax.

Este problema de terminología también sucedía con los buques que sin poder beneficiarse de este sistema fiscal, como los buques de pesca, se denominaba sus pagos de la misma manera, cuando en realidad la normativa maltesa hacía referencia al pago de la tasa de registro y al pago de la tasa por sus actividades y, que en ningún momento es igual al sistema de tonnage tax. Aunque la normativa dejase interpretar que cualquier buque pudiese beneficiarse de ese sistema tributario, la Comisión analizando caso por caso vio como ningún buque se benefició de esta ayuda tributaria. Por ello, sólo es necesario clarificar la normativa y no es necesaria ninguna devolución de ayuda fiscal por parte de los posibles beneficiarios.

La Decisión de la Comisión así como el Anexo elaborado por Malta son documentos fundamentales para la elaboración del nuevo REC, tanto para precisar el alcance de las ayudas de Estado como determinar a quién aplicarlas. Por tanto hay que fijarse detenidamente en ellos y utilizarlos como base de desarrollo normativo.

Por lo que respecta al registro de Madeira, al igual que el REC es un segundo registro adicional al ordinario portugués, que se creó en 1989 a través del Decreto-Ley 96/89 de 28 de marzo. Se puede decir que el antecedente de este registro, o mejor dicho, el caldo de cultivo para su creación, fue que en 1980 se creó una zona franca (ZFM) para crear y ampliar la economía de la isla junto a que estaban apareciendo los primeros

segundos registros europeos y que se quería evitar la huida de los armadores nacionales a las banderas de conveniencia. La importancia de hablar de este registro radica que gracias a las nuevas medidas adoptadas recientemente, están consiguiendo nuevas inscripciones en un lapso de tiempo muy corto, demostrando que a través de modificaciones es posible volver a levantar un registro.

Al igual que otros segundos registros es especial; insular; ultra periférico; abierto ya que permite la inscripción de los buques de las personas físicas y jurídicas, tanto nacionales como extranjeras; selectivo ya que no permite que los buques de pesca se puedan inscribir en él y al igual que nuestro sistema registral este también es doble, existiendo así el registro Mercantil propio de la ZFM y el registro de Madeira (MAR). Hay que señalar que en el año 2015 se crearon una serie de medidas recogidas en leyes y decretos que hacen todavía más atractivo este registro, que pasan a detallarse a continuación.

Tiene aceptadas varias reconocidas sociedades de clasificación que tienen delegadas las competencias de inspecciones, certificaciones y varios aspectos técnicos. Se permite la inscripción para los casos de arrendamiento a casco desnudo por un periodo máximo de cinco años, permitiendo ampliación, consintiendo así el abanderamiento bajo esta modalidad en el extranjero. Por lo que se refiere al abanderamiento “normal” se exige los mismos requisitos que en los registros anteriormente vistos y, al igual que en los otros, en los casos de abanderamientos de buques de entidades que no sean residentes, se necesitará presentar un poder de representación. Los documentos tendrán que estar legalizados en lengua portuguesa, salvo para los casos de casco desnudo, donde se permite que se presenten en lengua inglesa, francesa y española. Al tratarse de un registro europeo, los buques abanderados en él pueden beneficiarse del cabotaje de la UE. Los usuarios pueden disfrutar de una comisión técnica disponible las 24 horas del día.

Se permite la exención del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas para las retribuciones de los tripulantes y la posibilidad de usar un régimen de seguridad social competitivo. Las modificaciones introducidas recientemente en el régimen de la seguridad social permiten que la tripulación en el caso de nacionales o residentes, coticen por un total del 2,7% de su base de cotización de la seguridad social portuguesa, que se reparte en un 2% para el empleador y por un 0.7% para el trabajador. La situación para los tripulantes extranjeros es distinta, la normativa permite escoger entre someterse al sistema de seguridad social portugués o a un régimen extranjero pactado entre naviero y tripulante. En cuanto a la composición de la

tripulación, la normativa exige que un 30% de la totalidad de la misma este formada por marinos portugueses, nacionales de la UE o de algún país de habla portuguesa. Se permite una excepción a esta regla que tiene que ser otorgada por un miembro del gobierno responsable en esta materia, cuando no sea posible la contratación de marinos de las nacionalidades requeridas, la cual es una excepción que se suele otorgar con cierta facilidad.

La nueva normativa ha incluido un nuevo régimen hipotecario que otorga mucha flexibilidad a la hora de constituir una hipoteca, ya que las partes pueden decidir que legislación utilizar. Por ello se da más seguridad jurídica a los acreedores hipotecarios extranjeros al permitir cancelar la hipoteca existente por un nuevo adquirente sólo cuando se satisfagan todas las deudas de la garantía real existentes.

De igual modo el cabotaje insular puede beneficiarse del régimen jurídico de selección de nacionalidades para la tripulación, de los salarios mínimos recogidos en los Convenios, de los regímenes fiscales y de la seguridad social, aplicables para los buques que hacen servicios internacionales. Si bien hay que resaltar que esto no podrá ser aplicable al cabotaje insular realizado por las líneas regulares de carga general y contenerizada. En este caso, se seguirá usando el régimen del registro ordinario.

Finalmente y por último las modificaciones rebajan las tarifas de inscripción inicial que se siguen calculando en base al Tonelaje de Arqueo Neto.

Para concluir con este registro hay que resaltar muy positivamente el acuerdo al que ha llegado el gobierno portugués con la Unión Europea. Se garantiza que dichas medidas no podrán variar como mínimo hasta el año 2027, ya que no se considera que afecten al régimen de funcionamiento de la UE.

Aunque estos dos registros sean los más usados en la UE, no hay que olvidar que existen otros, como el Danish International Register of shipping, el Norwegian International Ship Register, el registro de Chipre y otros. Todos ellos son segundos registros que se crearon con el mismo fin que el REC, para el éxodo de los armadores y navieros nacionales respectivos de cada país.

El segundo registro danés sólo admite buques mercantes que realicen tráfico internacional, prohibiendo expresamente el acceso a los buques de pasaje que realicen tráficos entre puertos daneses y zonas aledañas. Además, como requisito adicional, tendrán que tener un GT mínimo de 20. A cambio ofrece un marco económico especial que no proporciona su registro ordinario, que comprende el pago del impuesto de sociedades a través de un competitivo tonnage tax, la exención del pago de impuestos

de los trabajadores, permite las empresas de manning y los abanderamientos de los buques bajo el régimen de arrendamiento a casco desnudo.

El noruego en cambio, permite la inscripción de buques de pasaje y de cargo, siempre y cuando al igual que el registro danés, no se realice con ellos tráficos entre puertos noruegos y se establezcan líneas regulares de pasaje entre puertos extranjeros y noruegos. Aunque hay que decir al respecto que con las modificaciones de la normativa efectuadas en 2016 estas restricciones geográficas han sido ligeramente cambiadas. Por lo demás contempla un competitivo tonnage tax y la exención del pago del impuesto de los trabajadores entre otros beneficios.

En ambos registros no hay restricción de nacionalidad para la tripulación, aunque en el caso noruego el capitán que no tenga la nacionalidad noruega o europea necesitará de una exención expedida por la autoridad marítima complementada con un curso que tendrá que realizar acerca de la legislación marítima noruega. Tanto en el uno como en el otro se aplica libertad para negociar salarios y para negociar con los sindicatos.

4. Situación del Registro Especial de Canarias

Se estima que hasta la creación del REC, el registro ordinario perdió un total de 350 buques, que suponían cuatro millones de GT y unos 12.000 empleos.

La actual situación del Registro Ordinario y la del Registro Especial de Canarias es la siguiente¹⁰:

Para auxiliares de pesca:



SUB. GRAL DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y CONTAMINACIÓN.
REGISTRO MARÍTIMO CENTRAL DE BUQUES.

D.G. MARINA MERCANTE

Fecha : 26-10-201
Página: 3 de
Nombre: RPEMSTRUCFLOT

REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL

ESTRUCTURA DE LA FLOTA (Buques mayores o iguales a 100 GT/TRB en SEPTIEMBRE de 2.017)

Auxiliares De Pesca

	Registro Ordinario				Registro Especial				Total Registro Marítimo						
	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total
Auxiliar De Almadrabas	1	102,95	0	0,00	1	0	0,00	0	0,00	0	1	102,95	0	0,00	1
Auxiliar De Bateas	0	0,00	1	144,18	1	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	1	144,18	1
Auxiliar De Cerco	0	0,00	9	3.656,00	9	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	9	3.656,00	9
Piscifactoría	0	0,00	6	951,51	6	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	6	951,51	6
Servicio	0	0,00	3	925,00	3	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	3	925,00	3
Sin Clasificar	0	0,00	2	541,77	2	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	2	541,77	2
Subtotal Auxiliares De Pesca	1	102,95	21	6.218,46	22	0	0,00	0	0,00	0	1	102,95	21	6.218,46	22

¹⁰ Datos obtenidos del <<Registro Marítimo Central de Buques>>

Para los buques especiales y de transporte:



SUB. GRAL. DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y CONTAMINACIÓN.
REGISTRO MARÍTIMO CENTRAL DE BUQUES.

D. G. MARINA MERCANTE

Fecha : 26-10-201
Página : 1 de
Nombre : RPEMESTRUCFLOT

REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL

ESTRUCTURA DE LA FLOTA (Buques mayores o iguales a 100 GT/TRB en SEPTIEMBRE de 2.017)

Especiales

	Registro Ordinario				Registro Especial				Total Registro Marítimo						
	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total
Apoyo Y Suministro Plataforma	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	5.944,25	3	0	0,00	3	5.944,25	3	
Cablero	1	147,41	0	0,00	1	0	0,00	0	0,00	0	1	147,41	0	0,00	1
Draga	0	0,00	1	615,00	1	0	0,00	10	9.895,00	10	0	0,00	11	10.510,00	11
Escuela	2	311,82	6	980,27	8	0	0,00	2	3.273,00	2	2	311,82	8	4.253,27	10
Hospital	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	2	7.632,00	2	0	0,00	2	7.632,00	2
Investigacion Oceanografica	0	0,00	0	0,00	0	2	272,25	11	10.436,98	13	2	272,25	11	10.436,98	13
Investigacion Pesquera	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	2	1.601,00	2	0	0,00	2	1.601,00	2
Remolcador De Altura	24	5.522,35	90	30.116,94	114	0	0,00	16	8.554,00	16	24	5.522,35	106	38.670,94	130
Salvamento, Antipoluc. Incendios	0	0,00	5	1.579,00	5	0	0,00	24	25.255,00	24	0	0,00	29	26.834,00	29
Sin Clasificar	1	1.300,00	3	8.746,00	4	0	0,00	3	1.186,57	3	1	1.300,00	6	9.932,57	7
Vigilancia	1	123,52	17	4.592,24	18	0	0,00	0	0,00	0	1	123,52	17	4.592,24	18
Subtotal Especiales	29	7.405,10	122	46.629,45	151	2	272,25	73	73.777,80	75	31	7.677,35	195	120.407,25	226

Transporte

	Registro Ordinario				Registro Especial				Total Registro Marítimo						
	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total
Carga Convencional	4	1.896,00	2	743,00	6	0	0,00	9	32.289,00	9	4	1.896,00	11	33.032,00	15
Cementero	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	3	15.950,00	3	0	0,00	3	15.950,00	3
Frigorifico	0	0,00	3	2.402,00	3	0	0,00	4	14.657,00	4	0	0,00	7	17.059,00	7
Gasero	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	14	1.307.215,00	14	0	0,00	14	1.307.215,00	14
Hidro-Reactor	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	4	1.710,00	4	0	0,00	4	1.710,00	4
Mixto Carga/ Pasaje	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	1	3.454,00	1	0	0,00	1	3.454,00	1
Multiproposito	0	0,00	0	0,00	0	1	123,85	8	37.689,00	9	1	123,85	8	37.689,00	9
Pasaje De Crucero	13	2.936,24	26	4.218,32	39	36	4.702,72	52	14.041,31	88	49	7.638,96	78	18.259,63	127
Pasaje/Carga Rodada	0	0,00	1	864,00	1	0	0,00	40	441.544,00	40	0	0,00	41	442.408,00	41
Petrolero/Quimiquero	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	4	22.419,00	4	0	0,00	4	22.419,00	4
Portacontenedor Puro	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	3	29.608,00	3	0	0,00	3	29.608,00	3
Portacontenedor/Carga Rodada	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	7	78.209,00	7	0	0,00	7	78.209,00	7
Quimiquero	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	1	13.740,00	1	0	0,00	1	13.740,00	1
Sin Clasificar	2	283,80	0	0,00	2	1	103,88	0	0,00	1	3	387,68	0	0,00	3
Tanque De Crudo	1	12.942,38	0	0,00	1	0	0,00	2	85.344,00	2	1	12.942,38	2	85.344,00	3
Tanque De Productos	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	11	136.058,00	11	0	0,00	11	136.058,00	11
Transporte De Automoviles	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	5	51.411,00	5	0	0,00	5	51.411,00	5
Subtotal Transporte	20	18.058,42	32	8.227,32	52	38	4.930,45	168	2.285.338,31	206	58	22.988,87	200	2.293.565,63	258

Para los buques de tráfico de puerto-rada-bahía, los pesqueros y los de recreo y deportivas:



SUB. GRAL. DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y CONTAMINACIÓN.
REGISTRO MARÍTIMO CENTRAL DE BUQUES.

D. G. MARINA MERCANTE

Fecha : 26-10-201
Página : 2 de
Nombre : RPEMESTRUCFLOT

REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL

ESTRUCTURA DE LA FLOTA (Buques mayores o iguales a 100 GT/TRB en SEPTIEMBRE de 2.017)

Trafico Puerto, Rada O Bahia

	Registro Ordinario				Registro Especial				Total Registro Marítimo						
	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total
Aljibe	20	2.924,94	3	456,77	23	0	0,00	0	0,00	0	20	2.924,94	3	456,77	23
Antipolucion/Limpieza	1	144,00	0	0,00	1	0	0,00	0	0,00	0	1	144,00	0	0,00	1
Dique Flotante	8	47.118,51	7	26.415,30	15	0	0,00	0	0,00	0	8	47.118,51	7	26.415,30	15
Draga	43	15.285,39	8	2.136,16	51	0	0,00	1	1.120,00	1	43	15.285,39	9	3.256,16	52
Excursiones/Pasaje	10	1.359,77	1	448,00	11	1	118,03	0	0,00	1	11	1.477,80	1	448,00	12
Gabarra	185	36.629,13	12	10.262,24	197	0	0,00	0	0,00	0	185	36.629,13	12	10.262,24	197
Ganguil	99	42.400,61	22	10.994,86	121	0	0,00	8	3.917,75	8	99	42.400,61	30	14.912,61	129
Grua Flotante	23	6.666,05	1	231,00	24	0	0,00	0	0,00	0	23	6.666,05	1	231,00	24
Pontona	74	28.594,10	22	13.982,45	96	0	0,00	0	0,00	0	74	28.594,10	22	13.982,45	96
Remolcador	54	9.382,10	27	7.202,05	81	1	168,50	1	180,00	2	55	9.550,60	28	7.382,05	83
Servicios De Puertos	5	700,25	7	1.111,00	12	0	0,00	0	0,00	0	5	700,25	7	1.111,00	12
Sin Clasificar	41	13.622,06	2	251,45	43	0	0,00	0	0,00	0	41	13.622,06	2	251,45	43
Suministro De Combustible	4	1.167,05	3	1.566,00	7	0	0,00	9	23.045,00	9	4	1.167,05	12	24.611,00	16
Transbordador	2	483,45	3	395,74	5	0	0,00	0	0,00	0	2	483,45	3	395,74	5
Subtotal Trafico Puerto, Rada O	569	206.477,41	118	75.453,02	687	2	286,53	19	28.262,75	21	571	206.763,94	137	103.715,77	708

Pesqueros

	Registro Ordinario				Registro Especial				Total Registro Marítimo						
	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total
Arrastre	13	2.061,90	260	81.757,86	273	0	0,00	0	0,00	0	13	2.061,90	260	81.757,86	273
Arrastrero Congelador	0	0,00	5	5.562,20	5	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	5	5.562,20	5
Aries Menores	1	119,71	11	1.776,73	12	0	0,00	0	0,00	0	1	119,71	11	1.776,73	12
Atunero	1	230,00	15	25.471,47	16	0	0,00	0	0,00	0	1	230,00	15	25.471,47	16
Cerco	0	0,00	100	15.726,92	100	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	100	15.726,92	100
Congelador	2	2.187,06	38	63.227,58	40	0	0,00	0	0,00	0	2	2.187,06	38	63.227,58	40
Palangre	2	215,03	141	41.433,64	143	0	0,00	0	0,00	0	2	215,03	141	41.433,64	143
Palangre De Superficie	0	0,00	4	798,37	4	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	4	798,37	4
Palangrero Congelador	0	0,00	52	15.670,72	52	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	52	15.670,72	52
Sin Clasificar	5	864,39	0	0,00	5	0	0,00	0	0,00	0	5	864,39	0	0,00	5
Volantas	0	0,00	5	680,33	5	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	5	680,33	5
Subtotal Pesqueros	24	5.678,09	631	252.105,82	655	0	0,00	0	0,00	0	24	5.678,09	631	252.105,82	655

Recreo Y Deportivas

	Registro Ordinario				Registro Especial				Total Registro Marítimo						
	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total
Excursiones	0	0,00	1	146,83	1	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	1	146,83	1
Motovelero	12	2.092,05	6	967,47	18	0	0,00	0	0,00	0	12	2.092,05	6	967,47	18
Recreo A Motor	77	18.799,21	41	11.385,99	118	2	277,44	5	1.131,20	7	79	19.076,65	46	12.517,19	125
Velero	0	0,00	3	1.976,76	3	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	3	1.976,76	3
Subtotal Recreo Y Deportivas	89	20.891,26	51	14.477,05	140	2	277,44	5	1.131,20	7	91	21.168,70	56	15.608,25	147

Resultando la situación total:

	Registro Ordinario					Registro Especial					Total Registro Marítimo				
	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total	Num.	T.R.B.	Num.	G.T.	Total
Total General	732	258.613,23	975	403.111,12	1.707	44	5.766,67	265	2.388.510,06	309	776	264.379,90	1.240	2.791.621,18	2.016

De los datos se desprende que la mayoría del Gross Tonnage español está registrado en el REC. Pero analizando cada categoría por separado, dependiendo del tipo de barco y tráfico se inscriben en el ordinario o en el especial. Entre los buques especiales, los remolcadores de altura están abanderados en su mayoría en el registro ordinario. Casi la totalidad de buques de transporte están en el REC, pero una pequeña parte de ellos dedicada al pasaje de crucero en servicio de cabotaje, está registrada en el ordinario. En su conjunto un gran porcentaje de barcos dedicados al tráfico de puerto, de recreo y deportivos están inscritos en el ordinario. Finalmente como el REC no permite la inscripción de los buques dedicados a la pesca, los que se dedican a esta actividad, están obligados a registrarse en el ordinario. La flota del segundo registro está dominada por buques de pasaje, seguidos por los de carga general, los gaseros, ro-ro, los petroleros y frigoríficos, pero no hay ningún granelero ni portacontenedores inscritos en el REC.

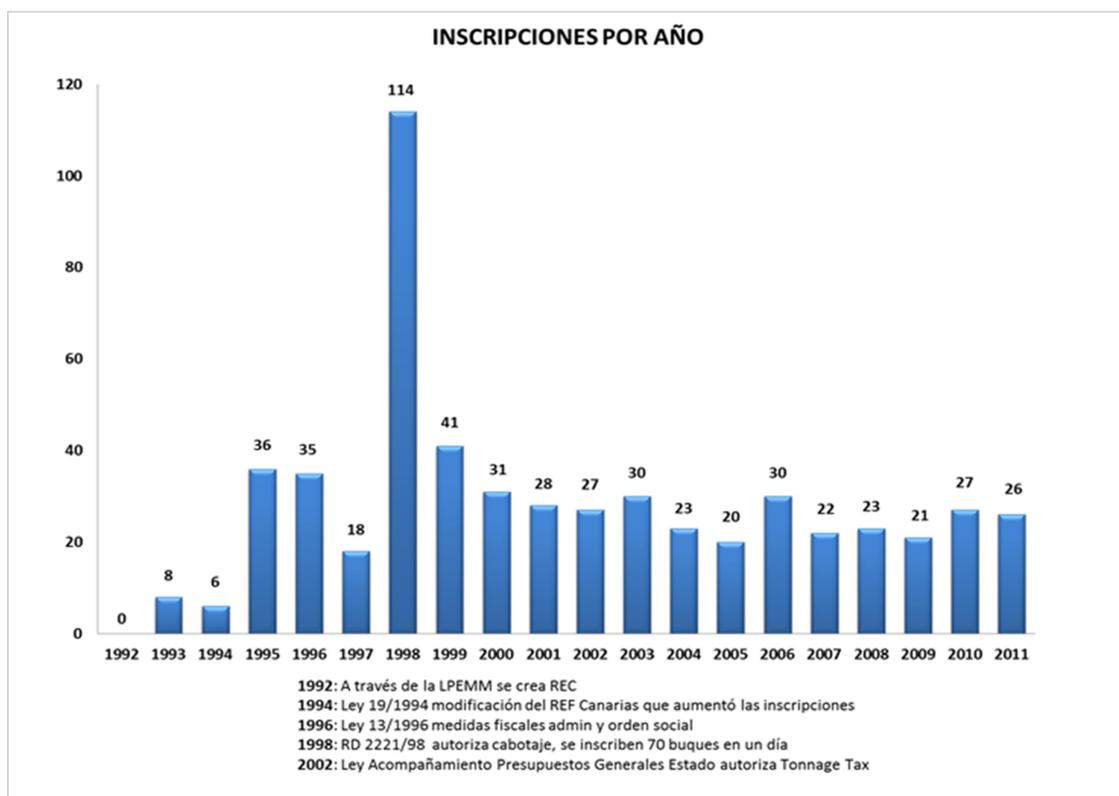
De la información reflejada podemos decir que, en el REC, se encuentran abanderados los buques que realizan la propia actividad marítima, que es la destinada al transporte de personas y bienes. Esto es debido a que como se decía en el apartado supra 1.4, en el REC, sólo se pueden inscribir aquellos buques que se exploten con fines mercantiles, siempre que superen los 100 GT, excluyendo los buques de pesca.

En el año 1981 el registro ordinario contaba con unas siete millones de toneladas. Sin embargo en 1992 esta situación no tenía nada que ver, sólo había aproximadamente un millón de toneladas navegando bajo pabellón español. Con el objetivo de conseguir una flota nacional competitiva, se creó el REC. En sus comienzos no atrajo gran interés entre los operadores marítimos e hizo falta la elaboración de diversa normativa para que el registro empezara a funcionar correctamente. En la época ya existían banderas de conveniencia y registros off-shore que ofrecían ventajas que el REC ni siquiera contemplaba. En su desarrollo hubo que modificar normativamente dos cuestiones principales para que creciera: el tráfico al que podían optar los buques y el sistema fiscal.

El registro sólo permitía la inscripción a los buques que realizasen tráfico internacional, pero tras diversos Real Decretos se fue ampliando el espectro de tipo de negocios. Con el RD 2221/98 se permitió la inscripción de las empresas y buques destinados a la

navegación marítima de cabotaje, lo que supuso que en un único día se inscribieran más de setenta buques en el REC. Normativa más reciente, ha permitido la inscripción de los buques dedicados a operaciones de transporte y suministro de combustible en las zonas portuarias españolas.

El aumento de tráfico permitido hizo crecer las inscripciones, pero las ayudas fiscales que se introdujeron en el registro fueron las responsables del despegue del REC. La creación de la Ley de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias de 1994, hizo que los operadores marítimos empezaran a fijarse en el REC. Sucesivamente se crean distintas normativas ampliando las ventajas, para llegar al 2002 momento cumbre, en el que se introduce en España la posibilidad de optar por el sistema de tributación del tonnage tax, acontecimiento que de verdad marcó un hito, aumentando el número de buques inscritos y equiparando el REC con los registros vecinos.



A través de la tabla adjuntada¹¹ se puede apreciar como los navieros responden positivamente inscribiendo buques cuando la normativa que se aplica al REC le es favorable, esto demuestra que es posible ser una alternativa frente a las banderas de conveniencia, únicamente hace falta tener una normativa propicia.

¹¹ MINISTERIO DE FOMENTO, <<El Registro Especial de Buques y Empresas navieras de Canarias>>, Rafael Rodríguez Valero, Documento informativo, Enero, 2012, p.18

En los años 2013 y 2014 se produjeron los últimos descensos en inscripciones, la situación se estancó en 2015 y creció en 2016 gracias a la entrada de dos buques metaneros en 2016.

Actualmente España se encuentra en la lista blanca del parís MOU. Su primera incorporación data del año 2005 y únicamente en el año 2015 se la degradó a la lista gris. Volvió a reposicionarse en la lista blanca tras implementar un plan de actuaciones preventivas y correctivas sobre los buques de pabellón nacional que realizaban tráfico internacional. El descenso de la lista, se debió a que entre los años 2012 y 2014 se realizaron nueve detenciones de buques españoles que reportaron graves deficiencias durante las inspecciones. Se trataba de buques muy antiguos, y aunque las deficiencias se corrigieron en el peor de los casos en un tiempo inferior a una semana, fue el hecho que desencadenó la exclusión de la lista blanca, situación que duró únicamente un año.

La situación presente del REC es trágica, el registro no figura entre las 35 primeras banderas preferidas para abanderar y países de nuestro entorno con similares características tienen registros que están muy por encima del REC. Además casi todos los buques abanderados se utilizan para tráficos de cabotaje, a diferencia de como hemos visto en *supra* 2.2 y 2.3 las flotas abanderadas en Panamá, Liberia, Malta, Madeira, etc., realizan tráficos internacionales. Los armadores españoles prefieren abanderar en registros internacionales y sólo hay un armador extranjero en el registro. El actual REC no consiente competir en la industria marítima.

III. PROPUESTAS PARA LA MODIFICACIÓN DEL REGISTRO NACIONAL

1. Motivos para apostar por una nueva política marítima

Se estima que más del 80% del volumen del comercio mundial navega por el mar y sin el transporte marítimo no se podría entender el actual sistema económico y la globalización, ya que se trata del medio de transporte más eficiente desde el punto de vista de los costes. Por si esto no fuese suficiente para apostar por la política marítima, la UE quiere impulsar fuertemente el transporte marítimo. Se ha recordado en las diferentes directrices, que este medio será siempre un eslabón en la cadena de suministro, siendo esencial para la economía e industrias europeas en este entorno globalizado, donde ya no se compite con el vecino, sino con el mundo. El transporte marítimo asiste al crecimiento económico que se necesita tras la crisis económica que se ha vivido y que todavía no ha desaparecido.

A esto hay que sumar el Libro Blanco de la UE que establece la estrategia a seguir en la política de transporte, donde se hace especial hincapié en el transporte marítimo de corta distancia a través de las autopistas del mar, Short Sea Shipping, ya que se quiere limitar la contaminación medioambiental y la congestión viaria producida por los medios de transporte terrestres. La UE tiene la convicción de que estas vías marítimas son la solución para enlazar distintas zonas geográficas europeas y así evitar las congestiones que se producen en los Alpes, Pirineos y el Canal de la Mancha para el comercio europeo. Esto supondría una serie de mejoras a nivel de contaminación y de fluidez y rapidez en el comercio, que lógicamente está estrechamente relacionado con el cabotaje europeo al que únicamente pueden acceder los buques inscritos en los registros de la Comunidad Europea.

Esta estrategia sería una nueva fuente de ingresos y de puestos de trabajo, complementándose con que todos los Ministros de transporte de la UE están de acuerdo en que hay que fomentar el cabotaje a través de ayudas estatales. Parece por tanto que nuestro entorno apuesta seriamente por este sector.

Las nuevas tecnologías también van a revolucionar este mundo. Recientemente hemos visto como las grandes compañías del sector están apostando por el blockchain *vide anexo 7*, convencidas de que va a ser el futuro y que va a hacer más accesible el transporte marítimo a un mayor número de usuarios, gracias a la facilidad, transparencia y seguridad que otorga el sistema con respecto al que se está empleando actualmente, *vide anexo 8*. A esto hay que sumarle las nuevas oportunidades de

negocio que se están creando como con las “nuevas” fuentes de combustible, GLP y GNC, que se están empezando a utilizar en diversas industrias, como la automotriz que está desarrollando vehículos nuevos propulsados por estos combustibles para que sean una alternativa a los clásicos por las recientes restricciones impuestas en las ciudades europeas, que sí bien existían ya desde hace tiempo, están viendo como ahora por nuevas normativas generan más actividad. Siempre dentro de este apartado, hay que recordar la nueva política de emisiones que obligará a partir de 2020 a cambiar el sistema de combustible de los buques hasta ahora utilizado en favor del GNL. España es el país de la UE que cuenta con más instalaciones de regasificación, actualmente es posible suministrar este combustible en cualquier puerto español a través del sistema de camión cisterna. Sí estamos apostando para ser un líderes en este apartado que reportará grandes beneficios, también hay que luchar para ser un referente en la política marítima general.

Desde luego que por la crisis económica, sobre todo por la recesión que ha sufrido China, la industria marítima ha pasado por un pequeño bache, como todos los sectores, pero es una actividad necesaria y propia del crecimiento económico lo que obliga a apostar fuertemente por ella. Por ello son los Estados los primeros entes que tiene que dar ejemplo y ayudar a la industria mediante ayudas que se reflejarán en los registros de buques.

2. Barrera de la UE. Registro respetuoso con el marco comunitario

España pertenece a la Unión Europea desde la firma del tratado del acta de la adhesión de 1985, que entró en vigor en 1986. La UE es una organización internacional compuesta por unos Estados europeos. Uno de sus principales objetivos es el desarrollo de los Estados parte mediante el progreso económico encaminado a crear una economía competitiva con respecto al resto del mundo, que se traduce en elevar la prosperidad de los Estados y habitantes que forman parte.

Al igual que un Estado, la UE funciona a través de unas normas, y en este ámbito interesa señalar el Tratado de Lisboa y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que son los documentos que regulan las políticas y acciones de la UE en todos sus ámbitos.

A fin de que funcione esta organización, es necesario un respeto mutuo entre los Estados integrantes basado en la convivencia y cohesión, para lograr los objetivos por los que se creó la UE. La organización tiene que funcionar como si se tratase de un único Estado en vez de una agrupación de ellos, donde todos respetan la normativa y

nadie va en contra de ella. La creación de la UE ha ido seguida de la formación de un mercado común, denominado mercado interno, donde el parlamento europeo ostenta la competencia exclusiva en el establecimiento de sus normas de funcionamiento. La consolidación del mercado europeo se ha obtenido, en parte, a través de la labor de vigilancia que realizan las instituciones europeas, que velan de manera especial para que no existan casos de ayudas estatales que alteren la libre competencia existente en el mercado. No se habrían conseguido los resultados positivos en la economía europea si cada Estado hubiera hecho lo que le fuese más conveniente en cada caso yendo en contra de los objetivos comunes y denegando así los conceptos de ayuda y apoyo por los que se ha creado la UE.

Todo esto sirve para decir que en el momento en que se modifique el REC habrá que prestar especial atención a las medidas a adoptar, ya que estas no podrán ir en contra de lo establecido en los Tratados ni de las Directrices de la Comisión de la UE llamadas Maritime Guidelines. Sería muy fácil emular lo que hacen algunas banderas de conveniencia como tener requisitos laxos en inspecciones, tener sociedades de clasificación de dudosa refutabilidad, o establecer ayudas estatales no permitidas en el seno de la UE. Pero esto acarrearía la oposición por parte de la Unión que derivaría desde sanciones hasta el extremo de la expulsión de España. La modificación del REC tiene que seguir el marco de la política común de transportes.

Ahora bien, dentro del marco normativo del mercado interno de la UE, se ha permitido a los Estados, al amparo del art 107.3 c del TFUE, el establecimiento de ayudas estatales para el sector marítimo, que se registraban en los registros de abanderamiento de cada Estado. Se entendía que estas eran necesarias para el desarrollo de la actividad. Este artículo 107, ha sido utilizado por los Estados en los segundos registros para ayudar, a través de ventajas fiscales, a los navieros comunitarios y detener su éxodo de los registros europeos. Se buscaba el reabanderamiento y abanderamiento de nuevos buques de navieros europeos y extranjeros.

Lo que hay que tener presente es que para que sean válidas las ayudas se tienen que considerar compatibles con el mercado interno. Recientemente

3. Análisis de la oferta del registro: características y problemas

El registro especial de Canarias cuenta con unas ventajas respecto de su homólogo, el registro ordinario. Recordar que en el REC sólo se pueden inscribir aquellos buques que tengan un propósito mercantil, sin incluir los buques destinados a la pesca, que

tengan un TRB o GT igual o superior a 100. A continuación se detallan los requisitos y ventajas que establece el REC.

Partiendo de la tripulación, se exige que el capitán y el primer oficial tengan nacionalidad de la UE y que el resto de la tripulación esté compuesta en un 50% siempre por nacionales de la UE.

La tripulación mínima requerida, podrá ser solicitada al Ministerio de Fomento por la empresa, que la fijará atendiendo a las características del buque. En el caso de que se trate de un buque extranjero, en la solicitud se tendrá que incluir el número total de tripulantes, los respectivos cargos, titulaciones y nacionalidades de cada uno de ellos; las características del buque, donde se incluirán en todo caso su TRB O GT; su potencia efectiva; los automatismos de los que disponga en especial los de la sala de máquinas; los tráficos que el buque realizará y un documento del Estado del pabellón anterior donde figure la tripulación mínima a la que estaba sometido.

La normativa laboral de los tripulantes españoles es la española mientras que para los extranjeros, será la que libremente pacten las partes, siempre y cuando esta cumpla con lo establecido en la OIT. A falta de pacto será de aplicación la normativa española.

Las ventajas fiscales y sociales que permite disfrutar el REC abarcan distintos espectros, que benefician tanto a los trabajadores como a los navieros.

En el IRPF, los tripulantes, tendrán la renta exenta al 50% por los rendimientos de trabajo personal devengados por las labores ocasionadas en los buques del REC. Para las empresas, las cotizaciones a la Seguridad Social de sus trabajadores, tienen una bonificación del 90%.

En el impuesto de sociedades, las navieras al momento de su pago, se beneficiaran con una bonificación del 90% en la cuota del impuesto que le corresponda a la base imponible. Con carácter previo se realizaran las deducciones de doble imposición que pudieran existir. Las empresas navieras que se establezcan en Canarias podrán disfrutar del incentivo fiscal de la ZEC (zona especial canaria), que les permitirá tributar en el impuesto de sociedades por un tipo impositivo de tan sólo el 4%. Estos beneficios podrán verse aumentados con una ulterior reducción en el impuesto de sociedades cuándo las empresas destinen parte de sus beneficios a la reserva de inversiones en Canarias como se fija en la ley 19/1994.

Para pagar el impuesto de sociedades se permite escoger entre el modelo citado o aplicar el tonnage tax, que consiste en pagar este impuesto en función del peso del

buque medido en toneladas, de lo que resulta pagar siempre una cantidad fija. Sistema utilizado por todos los navieros al resultar más favorable que el clásico.

Junto al tonnage tax, hay que hacer referencia al tax lease español otra ventaja que se ofrece a armadores y empresarios de otros sectores, cuya aplicación ha generado mucha polémica en el entorno de la UE.

El tax lease es una operación triangular, se trata de un arrendamiento financiero que opera en los leasings de buques y tiene dos finalidades. La principal busca reducir los impuestos que pagan las empresas y la otra procura la financiación en la adquisición de nuevos buques. Es un incentivo fiscal, que permite amortizar de manera acelerada un activo (el buque), mediante un gasto fiscal acelerado, ósea una anticipación del gasto conectado con un ingreso diferido. Esta figura permite la materialización de unos beneficios impositivos para las empresas inversoras que deciden utilizarlo.

La operación se hace por las ventajas fiscales que aporta la Ley del Impuesto de Sociedades (LIS), que se aplica durante la construcción naval y después de la entrega del buque se complementa con el tonnage tax. Además el RD 442/1994 ofrece más facilidades al subvencionar los tipos de interés de los préstamos bancarios utilizados en el tax lease. Para poder beneficiarse de este sistema, el armador/naviero tendrá que ser una compañía europea que abandere y gestione comercialmente el buque desde un territorio de la UE. Estos requisitos son impuestos porque las ayudas van dirigidas a ayudar al sector marítimo europeo.

Para que se pueda producir un tax lease se necesitan varios sujetos. Ante todo hay un armador que quiere un buque nuevo y necesita una financiación para su adquisición. Después, hay una agrupación de interés económico (AIE) compuesta por uno/s socios que buscan una reducción de impuestos por su actividad principal, distinta a la compra y explotación de buques. Por último una entidad financiera cuya finalidad será la de comprar el buque y prestar el servicio de arrendamiento financiero a través de un leasing.

La actividad comienza cuando el armador contacta al astillero para hacerle conocer el tipo de buque y características que necesita. Antes de que comience la construcción se crea la AIE por parte de las empresas que quieren conseguir el ahorro fiscal. Inmediatamente después, la AIE, contacta con la entidad financiera que realizará el arrendamiento financiero a través de la modalidad de leasing con opción a compra. El astillero venderá el buque a esta entidad una vez que se ha terminado su construcción. Tras esto, la AIE irá pagando las cuotas del leasing y finalmente, ejercerá el derecho de

compra del buque cuando acabe el arrendamiento. Al mismo tiempo que se realiza el leasing se firma un arrendamiento a casco desnudo entre la AIE y el armador. Cuando la AIE haya terminado de desamortizar fiscalmente el buque, el armador adquirirá las participaciones de la AIE y por ende la propiedad del buque, al ser su activo.

La AIE es fundamental, es el eje en sí de la operación. Esta se crea a través de las aportaciones que realizan unos inversores fiscales. Estos fondos se traspasaron al astillero a través de la entidad de leasing para que se vaya construyendo el buque. Las aportaciones de los socios de la AIE son a fondo perdido. El beneficio que tienen los creadores de la AIE aparece en el futuro. Las aportaciones se rentabilizan mediante desgravaciones fiscales a los impuestos de las sociedades de la actividad principal de los inversores, con la imputación por transparencia fiscal de bases imponibles negativas de la AIE. La rentabilidad neta de la operación se obtiene porque las desgravaciones son superiores en cuantía a los desembolsos realizados para la creación de la AIE.

Es decir, los socios de la AIE aportan unos fondos que generan unas pérdidas fiscales. Pero debido a la amortización acelerada del buque, acción que permite el art 106 de la LIS, estas pérdidas, ósea las bases imponibles negativas de la AIE, se traspasan a las sociedades de los socios mediante la imputación por transparencia fiscal. Posteriormente, en la declaración del impuesto de sociedades de la sociedad que tenga la actividad principal del inversor, se usarán las pérdidas para poder obtener los incentivos fiscales. Aquí es donde reside el beneficio de realizar un tax lease. Lo único que tiene que vigilar el inversor es que tenga suficientes bases imponibles positivas para nivelar las pérdidas que generará hasta los límites de la AIE y durante el lapso de tiempo que dure el arrendamiento financiero.

A lo largo del proceso nacen unos desembolsos que se tienen que satisfacer para que el tax lease pueda seguir adelante. La maniobra está financiada por el capital aportado por la AIE y por un préstamo bancario, el cual se devuelve a través de las cuotas del arrendamiento a casco desnudo y con la futura compra de la AIE por parte del armador. Únicamente señalar que la AIE no queda al descubierto en el caso de que no se firme el arrendamiento a casco desnudo, antes de realizar la maniobra el armador realiza un depósito donde quedan pre-pagadas las cuotas del arrendamiento a casco desnudo. Este depósito aumenta cada vez que se cumple un hito en la construcción del buque y con los intereses que genera.

Generalmente esta operación tiene una duración de 4 años, tiempo suficiente para que pueda realizarse la amortización acelerada. Tras esto el armador adquirirá la totalidad de las participaciones de la AIE y con ella el buque. Anteriormente la AIE vendía

directamente el buque al armador, pero Bruselas obligó a cambiarlo, ya que la transmisión estaría sujeta al pago de una plusvalía fiscal por la amortización del buque. En consecuencia, ahora se vende la AIE para que no se generen plusvalías, siempre y cuando el armador mantenga el buque el tiempo suficiente para no pagar plusvalías en caso de venta.

La UE quiere impulsar el sector marítimo, y al mismo tiempo busca cumplir con otros objetivos, se quiere un transporte más seguro y menos dañino para el medio ambiente y esto se consigue a través de nuevos buques. Además se quiere fomentar el abanderamiento en registros de la UE, mantener una flota competitiva, el empleo de marinos europeos y extender el cabotaje europeo. Por estos motivos se permite la realización de operaciones como el tax lease que a través de incentivos fiscales consigue que el sector privado invierta en esta industria.

La normativa fiscal existente en los distintos Estados de la UE para la construcción de buques tiene ventajas muy similares al sistema español que repercuten directamente en el impuesto de sociedades de los armadores. El sistema español de tax lease ha sido denunciado, por creer que beneficia directamente a los astilleros españoles produciéndose una (especie) sorta de competencia desleal para con los astilleros comunitarios. El tax lease español siempre ha tenido problemas en el marco comunitario de la UE. En el año 2011 se creó una comisión de la UE con el fin de analizar si constituía o no una ayuda de Estado prohibida dentro del marco del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE). Tras la comisión se acordó la creación de un nuevo sistema de tax lease que fuese más acorde con el marco comunitario. El nuevo sistema se puede aplicar a todo tipo de activo, siempre y cuando sean bienes que formen parte del inmovilizado material de la empresa y además constituyan el objeto del contrato de arrendamiento financiero. Asimismo las cuotas se tendrán que satisfacer antes de la finalización de la construcción del activo. Aparte, se necesita que el activo, el bien, tenga unas características especiales, como que para su construcción se necesite más de un año y que no se fabrique en serie. La decisión con estas modificaciones estableció que no había ayuda de Estado, puesto que es un sistema de carácter general y no selectivo, se empezó a aplicar a partir del 2013. La *Netherlands Maritime Technology Association* no estaba de acuerdo con la decisión de la comisión y por ello, la impugnó ante el Tribunal General de la UE. Se desestimó la demanda al entender que no se producía la citada ayuda de Estado, ya que huelga decir, se da un régimen general al tax lease. Ante la decisión se recurrió en casación ante el Tribunal de Justicia de la UE, dictando sentencia el 14 de abril de 2016 desestimando la pretensión de la compañía holandesa, al dar por válida la adopción de las medidas de

la decisión de la comisión. La sentencia establece que el tax lease tiene un régimen general y no específico al estar abierto a todas las empresas que actúen como arrendatarias en un contrato de arrendamiento financiero que no es selectivo, al no coincidir con la descripción que se realiza en el art 107 apartado 1 del TFUE.

Siguiendo con las ventajas que ofrece el REC, se encuentran exentos del pago del impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados los buques del REC. En los impuestos especiales, la primera matriculación definitiva de las embarcaciones, no estará sujeta al impuesto especial de determinados medios de transporte.

En cuanto a las tasas, cuando haya una inscripción provisional, habrá que presentar el documento de confirmación de pago al momento de la inscripción. En cambio, los buques que provengan del registro ordinario español, no necesitarán del pago de una tasa al inscribirse en el REC. La unidad a tomar en cuenta para el pago de la tasa será la unidad de arqueo bruto que conste en el certificado de arqueo que tenga el buque, que podrá estar representado a través del TRB o GT. En los casos en que figuren los dos en la certificación, se aplicará el mayor de los valores.

DESCRIPCIÓN		IMPORTE
Inscripción	Buque	0,184731 * (GT) €
	Empresa Naviera	18,51 €
Baja	Buque	0,184731 * (GT) €
	Empresa Naviera	18,51 €
Anotación en Hoja de Asiento		18,47 €
Actualizaciones/modificaciones de datos registrales de Empresas Navieras		18,47 €
Certificación o copia de Hoja de Asiento		7,39 €
Copia simple del contenido de los expedientes		18,47 €

La tabla anterior¹² refleja el índice de las tasas, sí bien hay que recordar que la ley 3/2017 de los presupuestos generales del Estado del año 2017, establece en su art 64, la aplicación del coeficiente del 1,01 al importe que se estuvo exigiendo durante el año 2016, según el art 714 de la ley 48/2015 de presupuestos generales del Estado para el año 2016.

Finalmente otra de las ventajas que brinda el REC es la posibilidad que tienen sus buques de realizar cabotaje europeo. Debido a la pertenencia de España en la UE, los navieros que abanderan sus buques en el registro español, podrán realizar el servicio de cabotaje comunitario, las directrices de la UE establecen el principio de libre

¹² MINISTERIO DE FOMENTO, <<El Registro Especial de Buques y Empresas navieras de Canarias>>, Rafael Rodríguez Valero, Documento informativo, Enero, 2018, p.15.

prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, excluyendo la posibilidad de realizar estos servicios a los navieros que no tengan inscritos sus buques en un registro comunitario. Recordemos que la UE busca la promoción económica y la cohesión social y territorial para todos los Estados de la Comunidad Europea. Así, gracias a la figura del cabotaje, vemos como los navieros se pueden beneficiar de un tráfico que está excluido a otros, donde se pueden establecer líneas regulares, lo que puede ayudar a desarrollar determinadas regiones así como a navieras más pequeñas.

Tras exponer los requisitos y ventajas que ofrece el REC, a continuación se analizarán los problemas que presenta el registro, motivos por los cuales los navieros nacionales y extranjeros no deciden abanderar sus buques en él.

Se puede decir que el marco jurídico laboral establecido en España para los trabajadores de la mar es mucho más estricto que el de otras jurisdicciones extranjeras, incluso dentro de la UE, que son más laxas. Esta condición, hace que la explotación de un buque de mismas características, bajo bandera española, sea mucho más costosa que la de un buque con una bandera distinta. Lo que redundará en una falta de competitividad general del REC. Adelantando el final, el problema radica mayoritariamente en la regulación en materia contractual y en el régimen de guardias de la tripulación contemplado en la normativa española.

Según la normativa de la Seguridad Social, la relación laboral marítima es de carácter especial, porque tiene su propio régimen que está dirigido por un órgano especial, el Instituto Social de la Marina. Ahora bien, dejando aparte esa especialidad, las relaciones laborales entre empleador y empleado se regulan por el Estatuto de los Trabajadores (ET), que es la norma que regula la mayoría de las relaciones laborales. Al tratarse de una modalidad especial existen unas determinadas particularidades, ya que no se puede aplicar en todos los aspectos el régimen general. La normativa laboral de los buques inscritos en el REC se encuentra regulada en la LPEMM en su disposición adicional 16 apartados 6-7-8, en el ET y los RD 285/02 de 22 de marzo sobre las jornadas especiales de trabajo, por el RD 525/02 sobre los periodos de guardia y en los convenios internacionales Maritime Labour Convention de 2006 (MLC) y el STCW de 1995. Toda esta normativa hace que el régimen marítimo laboral tenga características específicas.

Hay que resaltar la importancia del convenio MLC que se ha transformado en un eje fundamental del negocio marítimo gracias al cual se establecen normas para todos los Estados en un negocio que está eminentemente globalizado. El convenio tiene dos

partes: una que es obligatoria y otra que aporta recomendaciones para los Estados. Además, como novedad muy importante, se establece en cada buque la tripulación mínima exigida independientemente de su nacionalidad y cuyo cumplimiento es vigilado por las inspecciones de los Estados firmantes del Convenio. Antes de esto era cada Estado el que fijaba la tripulación mínima, hecho que generaba grandes ambigüedades para la seguridad de la navegación. En España, la cifra de tripulación mínima de un buque inscrito en el REC, viene fijado por la Administración marítima, número de tripulantes que por factores de jornada laboral y guardias establecidas en nuestra normativa, es superior a la de los países de nuestro entorno y del convenio, suponiendo un mayor coste. Además, por ley, el capitán, el primer oficial y un 50% del resto de la tripulación tiene que tener nacionalidad europea requisito impuesto por el apartado 6 disposición adicional 16 LPEMM.

La OIT es la organización encargada de realizar convenios de los trabajadores del mar. Los mínimos legales exigidos en estos textos (referente A tripulación mínima, horas de descanso, periodo de vacaciones, guardias...) son los que utilizan los Estados en vías de desarrollo ya que en los países más desarrollados dichos mínimos son superiores y por ende a los de la OIT. La mayor parte de los Estados de la comunidad internacional establecen el convenio internacional como normativa nacional. No sucede lo mismo en España, pues ratifica convenios al mismo tiempo que aprueba normas específicas, convirtiéndola desde el punto de vista económico, en una normativa más estricta y menos competitiva que la de sus vecinos. El primer problema del REC es el tamaño de las tripulaciones mínimas exigidas, que como se ha dicho por motivos de regulación distinta a la normativa internacional en España cuentan con un número más elevado de miembros.

Otro problema del registro atañe a las distintas modalidades de contratación que hay en España. El marco general de contratación establece que los contratos se pueden celebrar por tiempo indefinido, generando un contrato fijo o por tiempo determinado, creando un contrato temporal. Debido a las características de la industria marítima, a veces es imposible que el naviero pueda escoger entre la contratación indefinida y la temporal, porque se suele imponer la última modalidad en la mayoría de las ocasiones. Si se piensa en los tráficos tramp, es imposible plantearse tener la totalidad de la plantilla de la tripulación en régimen de contratación indefinida, al tratarse de una modalidad de negocio incierta.

Debido a esto las contrataciones temporales cobran especial importancia en el sector porque son las que más se adecuan a las características de este negocio. Esta

modalidad de contrato se encuentra regulada en el ET, y se aprecian distintos modelos de entre los cuales el más utilizado es el contrato de interinaje o de sustitución de un trabajador con derecho a reserva del puesto de trabajo. Es un contrato que se acopla muy bien a las continuas rotaciones que sufren las tripulaciones, que además aplica un coeficiente de 0.60 días para vacaciones y descansos por día que el tripulante esté embarcado. Otro contrato muy utilizado es el de por obra o servicio, caracterizado por tener una duración desconocida, pues depende de cuando finaliza la obra o servicio. Se ha utilizado en la industria para los mantenimientos-limpiezas-catering en los buques de pasajeros y últimamente, se ha vinculado con los contratos de fletamento por tiempo mediante los convenios colectivos que se iban realizando. Sin embargo la Ley 35/23010 y el RD 10/2010 han establecido una duración máxima para este contrato que no podrá superar los 3 años (podrá ampliarse 12 meses más si así lo consiente el convenio colectivo) ya que de suceder se consideraría al trabajador como indefinido. Otro tipo de contrato temporal es el eventual por circunstancias de la producción, utilizado sobre todo por las navieras de pasaje en las temporadas altas, en el periodo de primavera verano, que es cuando el turismo alcanza muy mayor tasa generando así la circunstancia eventual. Finalmente están los contratos formativos, en situación muy precaria, que se ha utilizado muy poco en el sector y que la reciente normativa ha empeorado su aplicabilidad.

A pesar de que los contratos temporales sean los más utilizados porque encajan mejor que los indefinidos, no son perfectos para la industria marítima. Presentan distintos problemas con la normativa existente y la situación ha ido empeorando con la nueva regulación. A este respecto, en los contratos de interinaje, diversas sentencias han dictaminado que no se les puede catalogar de contratos temporales, al encubrir auténticos contratos fijos discontinuos, recordando los tribunales que la situación de disfrutar vacaciones y descansos no da derecho a reservar el puesto de trabajo.

El mismo problema atañe a los contratos por obras o servicio asociados al fletamento por tiempo. Los sindicatos interpretan que son abusivos, ya que las empresas que los utilizan tienen al fletamento por tiempo como actividad normal y habitual. El requisito necesario para que una empresa pueda realizar este contrato con un trabajador es que la obra o servicio sean una actividad con una autonomía y sustantividad propia, distinta de la actividad principal de la empresa. Siendo inaplicable este contrato para esta modalidad de explotación del buque.

Cabe recordar el apartado séptimo de la disposición adicional 16 de la LPEMM que nos dice que para la tripulación que no sea de nacionalidad europea se le podrá aplicar

cualquier normativa respetuosa con la OIT que pacten las partes y por tanto, en defecto de acuerdo entre las partes, se aplicará subsidiariamente la normativa laboral española, estableciendo así el principio de libertad de contratación pero sólo con el 50% de la tripulación restante.

La actual situación de desempleo tampoco ha ayudado a los navieros, ya que ha obligado al legislador a imponer medidas de protección al trabajador, estableciendo que la encadenación de sucesivos contratos de trabajo con las mismas partes durante repetidos contratos temporales obliga a hacer fijo al trabajado. Esta medida no se debería de aplicar en este sector por sus especialidades, con ella se perjudica gravemente el enrole de marineros españoles. Debido a la crisis se crearon los RD 10/2010 y la Ley 35/2010 a fin de fomentar el empleo de contratación indefinida para los colectivos más débiles como el de los parados de larga duración. Esta nueva normativa perjudica gravemente al contrato temporal. Por tanto, el gran problema es que no existe un contrato que se pueda asociar al negocio marítimo y resulte atractivo para los navieros españoles, ya que los existentes perjudican gravemente tanto al naviero como el enrole de tripulantes nacionales.

Internacionalmente se utiliza el art 22 del MLC que regula el contrato de trabajo cuya duración podrá ser determinada, por viaje o indeterminada. Aunque hay que decir que la mayoría de los trabajadores de la mar están contratados bajo condiciones internacionales de la ITF.

Los problemas en la normativa marítima laboral española continúan con la jornada laboral que se presta en los buques que enarbolan el pabellón español.

La normativa general establecida por el ET en el art 34 fija la duración máxima de la jornada laboral en 40 horas semanales. Lo que supone que haya unos 228 días laborales al año y unos 137 días de vacaciones y descansos. De aplicar estas cuantías resultaría que los trabajadores de la mar tendrían por cada día trabajado embarcado 0.60 días de descanso o vacaciones. En la práctica implicaría que un trabajador que se encuentra un año entero embarcado le corresponderían aproximadamente unos 4 meses en concepto de vacaciones/descanso, meses en los cuales la empresa tiene la obligación del pago de salario y de las respectivas cotizaciones a la Seguridad Social. Resultando que durante 1/3 del año un sustituto tendría que cubrir ese puesto, lo que supone un coste inmenso para el naviero. Por si esto fuese poco, el coste de la tripulación se ve incrementado por el coeficiente de rotación español es decir, el número necesario de tripulantes para desempeñar el trabajo teniendo en cuenta guardias y descansos para cada puesto de trabajo, es de 1.60 y esto sin tener en

cuenta posibles eventualidades que pudieran surgir como permisos, bajas, etc. que obligaría a contratar a más tripulación. Debido a que económicamente no es posible cumplir con la normativa, los convenios colectivos españoles sólo contemplan un periodo máximo de embarque de 3-4 meses que muchas veces se puede reducir a los 75 días, dos meses y medio, ya que de otra forma no se podrían contratar tripulantes nacionales.

El máximo de horas de la jornada laboral y los descansos están regulados en el RD 1561/1995, donde se establece que los trabajadores de la mar no podrán tener una jornada de trabajo superior a las 12 horas, incluyéndose las horas extras, tanto con el buque navegando o en puerto. Debido al entorno hostil en el que se encuentran estos trabajadores, el mar, en situaciones de fuerza mayor la jornada se prolongará el tiempo que sea necesario. En los supuestos de carga de víveres, combustible, urgente necesidad, descargas urgentes que se realicen a fin de aminorar el daño de la mercancía que se transporta y en las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque y fondeo en puerto, se permite aumentar la jornada laboral hasta las 14 horas siempre y cuando sea en un periodo de 24 horas o no se superen 72 horas de trabajo continuado en un lapso de tiempo inferior a siete días.

Los descansos estipulados entre una jornada laboral y otra son de un mínimo de 8 horas y de 12 horas cuando el buque se encuentre en puerto y no tenga que realizar ninguna operación para con la carga o de maniobras. Aparte de esto, se tiene derecho a un día y medio de descanso semanal, que de no disfrutarse se podrá acumular, sumar al periodo vacacional o compensar en metálico tratándolo como horas extraordinarias.

En cambio internacionalmente, se establece una jornada laboral de 14 horas como máximo en un periodo de 24 horas y un máximo de 72 horas en un tiempo de siete días. Respecto a los periodos mínimos de descanso, estos no podrán ser inferiores de diez horas en un lapso de 24 horas pudiéndose disfrutar en dos momentos, uno de los cuales no podrá ser inferior a seis horas. En cuanto a las vacaciones, estas tendrán una duración mínima de cuatro semanas retribuidas al año.

Por lo expuesto se aprecia que internacionalmente se aplica una regulación en jornada laboral, descansos y vacaciones, más favorable que la normativa española, por ello los navieros españoles prefieren abanderar sus buques en registros internacionales y no en el REC.

El régimen general del ET establece en su art 35 un límite de 80 horas extraordinarias al año. En el mundo marítimo no se puede cumplir con este límite por el propio entorno donde se desarrolla la prestación laboral ya que no lo consiente. Por ello, la disposición adicional 16, apartado 8 de la LPEMM, permite que no se aplique esta limitación y así se refleja en el art 35.3 del ET. Por la especialidad del entorno en el que se trabaja, la industria marítima consiguió exceptuar de esta limitación a los trabajadores de las tripulaciones. Al no existir límite máximo de horas extra se entiende que los marinos pueden hacer un número ilimitado de horas extraordinarias. La derogación de la limitación general del ET igualó la normativa española con la de la comunidad internacional.

La remuneración de las horas extras es otro quebradero de cabeza en el sector. El ET en su art 35.1 establece de forma general que la hora extraordinaria es remunerada de una forma más cuantiosa que la hora ordinaria, y en apoyo del artículo hay una sentencia del Tribunal Supremo que dice que la negociación por convenio, atribuyendo a la hora extraordinaria una remuneración inferior a la ordinaria, es nula. El problema es que en el sector las horas extraordinarias se suelen dar con una frecuencia más que corriente, lo que en su día originó que se logrará eliminar la prohibición de las 80 horas. Un marino suele realizar unas 500 horas extraordinarias de media, llegando incluso a las 800 sin mucha dificultad, lo que tiene una repercusión económica muy importante, estimándose que los buques del REC tienen unos costes de tripulación superiores en nueve millones de euros anuales respecto a otros registros debido a esta condición. Hay que modificar el ET a través de la LPEMM como se hizo anteriormente con la limitación de horas, estableciendo que únicamente en el sector marítimo sea lícito que la hora extraordinaria se pague por debajo de la ordinaria a fin de equipararnos con el entorno internacional.

Un aspecto crucial en el tema laboral del REC son las guardias de mar, que están reguladas en el RD 1561/95. La normativa obliga a los buques inscritos en el REC a un régimen de tres guardias, obligando por tanto a tener tres personas por puesto que las cubran. Las guardias se realizan en periodos de ocho horas en turnos de cuatro horas máximo y después de cada guardia deberá haber un periodo de descanso ininterrumpido de ocho horas. Por tanto entre los turnos de cada guardia un trabajador podría realizar otras labores distintas. Esto es lo que establece la normativa nacional, pero en el régimen de guardias, las normas internacionales plasmadas en los convenios internacionales SOLAS, STCW y MLC son muy importantes

En el panorama internacional especialmente en los países de la UE, se establece un régimen de guardias que sigue las directrices del SOLAS, STCW y MLC que implantan un régimen de dos guardias. Lo que pone en una situación muy desfavorable al REC pues perjudica gravemente a los armadores y navieros que tengan abanderados sus buques en él, ya que obliga a tener un número superior de trabajadores, cuando la normativa internacional entiende que con un régimen inferior el buque opera en condiciones óptimas de seguridad.

Las guardias, tanto en el STCW como en el MLC coinciden en su redacción. Los trabajadores a los que se les haya asignado una guardia, tienen como mínimo 10 horas de descanso en un lapso de tiempo de 24 horas. Los convenios instauran un régimen de guardias de dos turnos de seis horas cada uno, donde dos trabajadores con el mismo puesto de trabajo se relevarían. Los periodos de descanso se dividen en dos turnos, uno de los cuales no podrá ser inferior a las 6 horas. Este podrá reducirse siempre que no se aplique durante más de dos días y haya un mínimo de 70 horas de descanso por cada 7 días. En casos de fuerza mayor, emergencia u operaciones (también recogidas en la normativa española) se podrán no tener en cuenta los periodos de descanso.

España obliga a sus armadores y navieros a tener un régimen de guardias más, lo que supone tener tripulaciones de mayor tamaño lo que redundará en un coste mayor, restando atractivo al REC y favoreciendo que se abandere en otros registros.

Pero los problemas relacionados con la normativa laboral española continúan. Otro es la falta de la elaboración de un nuevo convenio colectivo para el sector, se sigue aplicando el aprobado en 1982 que ha quedado desfasado a las necesidades actuales. Asimismo cabe aludir a la limitación de empleo de marineros extranjeros para los tráficos de buques de pasaje que realicen su actividad entre puertos europeos. La Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias establece que los buques que empleen marineros extranjeros no podrán disfrutar de las ventajas fiscales del 50% de bonificación en el IRPF y del 90% de la bonificación a la cuota de la Seguridad Social.

Finalmente, hay que hablar de las empresas de management y manning localizadas dentro de la gestión técnica del buque. Son empresas subcontratadas por el armador que sirven para gestionar la tripulación del buque, el reclutamiento, selección, gestión de la documentación de los extranjeros, contratación de la tripulación, su mando o dirección, análisis de cumplimiento de requisitos de titulación y formación, prevención de riesgos laborales, los reconocimientos médicos y cuantas otras funciones que pudieran surgir. Están reguladas en el convenio MLC 2006 y en la LNM bajo la figura

del contrato de gestión naval. Ahora bien en las líneas tramp el contrato se ampara con la figura jurídica del mandato o comisión mercantil, mientras que en las líneas regulares se encuadra bajo la figura de la agencia.

El uso de este tipo de empresas se debe a que proporcionan una serie de ventajas que no se tendrían si el armador decidiese emplear por su cuenta a la tripulación. Contratarlas supone tener un menor coste de personal de hasta cuatro veces menos. Esto se debe a las economías de escala, ya que los tamaños que emplean estas empresas consiguen mejores precios. Los beneficios también aparecen cuando hay que reducir la estructura de la empresa al ser las indemnizaciones menores y además hay más flexibilidad, se puede ajustar de una manera rápida y económica la dimensión de la tripulación dependiendo de la demanda que tenga el armador en cada momento. Igualmente hay una gestión más profesional, pues las empresas de manning son empresas que se dedican única y exclusivamente a esta labor y tienen un mayor conocimiento. El armador puede dedicar más tiempo a la actividad comercial porque una parte muy importante de la gestión técnica esta externalizada. El uso de estas empresas produce un ahorro fiscal muy importante, por tanto la empresa podrá bajar sus honorarios y resultar más competitiva.

En cuanto a las desventajas, el armador pierde el control directo sobre la gestión de la empresa. Puede producirse una pérdida de clientes y problemas con las aseguradoras al haber un cambio efectivo en la gestión técnica del buque. Al igual que darse conflictos de interés puesto que las empresas de manning pueden estar ofreciendo sus servicios al mismo tiempo a empresas que sean rivales directos.

Algunos armadores se benefician más de estas empresas que otros. Así pequeños y medianos obtienen un mayor beneficio empleándolas que un armador grande que puede ejercer presión para contratar. De igual modo las navieras tramp se benefician muchísimo más que las navieras de línea regular que tienen una gestión más rígida. Por último las empresas de buques de pasaje se benefician más que las de carga por necesitar una tripulación mucho mayor.

Las Directrices de 2004 sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y la Ley 4/2006 conceden a estas empresas los mismos incentivos fiscales y sociales que disfrutaban las empresas navieras. En el caso que lleve toda la gestión técnica, incluido el código ISM, podrán tributar bajo el sistema del tonnage tax.

La competitividad de una empresa en este sector está marcada por los costes fiscales y de personal. La contratación de una empresa de manning es muy recomendable

porque permite optimizar estos costes al representar una menor partida para el armador.

El REC ha ido añadiendo ayudas a los largo de su vida, el empleo de medidas como el tonnage tax ha reducido las ventajas de las banderas de conveniencia. Sin embargo aún queda mucho por trabajar para generar un registro atractivo para la industria marítima. Al final esto se resume en que para atraer a la flota hay que hacer ver que el naviero puede reducir costes, el gran problema de la normativa española se refleja en la regulación que afecta a los costes laborales que hace que sean muy superiores a los que tienen nuestros vecinos.

4. Propuestas

A lo largo de este epígrafe se mostrarán las propuestas a adoptar que se retienen más propicias a fin de conseguir el objetivo marcado, que el REC sea un registro atractivo para la industria marítima.

Cuando ya se ha adquirido y financiado un buque los demás costes asociados a la explotación del mismo se determinan por factores externos en los cuales el naviero tiene poca capacidad de decisión. Como se ha dicho *supra* 2.1, para la explotación naviera existen unos costes. Los asociados al combustible y tasas portuarias no pueden prácticamente controlarse. Si se podría ahorrar algo en costes técnicos y de seguros aunque no es recomendable si se pretende tener una actividad económica exitosa, por ejemplo un ahorro en mantenimiento deriva en el malfuncionamiento del buque. Además, no es aconsejable escatimar en este apartado viendo las restricciones y penas que se pueden imponer con las inspecciones del Estado Rector del Puerto que hemos visto en *supra* 2.1. Por tanto, un naviero donde consigue sacar más provecho a la explotación es en sus ámbitos fiscales y laborales, que están relacionados con la bandera del pabellón, es decir, con el registro donde se encuentre inscrito el buque o empresa. Así, las propuestas que se creen convenientes para mejorar la actual situación del REC son:

La primera propuesta va dirigida a modificar el sistema laboral español implantado en el REC. Hay que centrarse en cambiar la tripulación mínima exigida en cada buque. El sistema de guardias internacionalmente aceptado y recogido por los convenios internacionales permite el sistema de dos guardias, mientras que el REC obliga a que se emplee uno de tres guardias. Esto supone un incremento en los costes para el naviero muy significativo con respecto a los registros que permiten las dos guardias,

pudiendo suponer un incremento del 15%¹³ respecto de aquellos. Si SOLAS, STCW y MLC, que son los pilares de la normativa marítima internacional establecen dos guardias, ya que retienen que con ese índice se está realizando una navegación segura, no es comprensible que la normativa nacional obligue a una superior. El sistema español tiene que aplicar el sistema de dos guardias al igual que hace la comunidad internacional. Los buques que más se beneficiarían de esta medida serían los más pequeños que tienen una tripulación más pequeña, ya que por ejemplo un granelero de pequeño tamaño que en España necesita tener unos nueve tripulantes con la reducción de guardias sólo necesitaría unos seis o siete, lo que supondría un 33% menos de tripulación. Naturalmente, los buques de mayor tamaño también se verían beneficiados pero en menor proporción.

Siempre dentro de la primera propuesta, otra modificación incumbe a las jornadas de trabajo y descansos. En la normativa española el régimen es mucho más estricto, pues obliga a tener una mayor tripulación. Se necesita que España adopte lo establecido en el STCW y MLC que permiten que la jornada laboral tenga una duración de 14 horas y que están utilizando sus rivales directos, *supra* 3.3.

El régimen de vacaciones es también otro de los elementos que penaliza el REC al ser superior que el de otros registros. Esto implica la necesidad de que existan mayores relevos dentro de la tripulación, y por ende tiene que contar con un número mayor de trabajadores, en este caso pudiendo llegar a ser el incremento de hasta el 45%¹⁴.

Aplicándose esta primera propuesta, se conseguiría reducir el tamaño de las tripulaciones mínimas y el REC se equipararía en este aspecto con los registros que le quitan abanderamientos.

La segunda propuesta modificaría los porcentajes de nacionalidades exigidos en la tripulación, que es otra de las grandes lacras del REC. Actualmente se requiere que el capitán y el primer oficial sean nacionales de la Unión Europea (en algunos casos hasta españoles, *supra* 1.4) y lo mismo se exige para el 50% de la tripulación, quedando únicamente la otra mitad de la misma a libre disposición de elección de nacionalidad para el naviero. No es comprensible que el REC utilice porcentajes que afecten tan directamente a la economía del naviero cuando países de la UE utilizan otros más favorables. Por ejemplo, Malta no pone limitación alguna acerca de la nacionalidad de capitán, primer oficial y tripulación. En el caso de Madeira, se impone una limitación total para la tripulación del 30%, que puede cumplirse con trabajadores de la UE o con

¹³ CARLIER DE LA VALLE, MANUEL, << El registro Especial de Canarias. Ventajas y situación de hoy>>, p.4

¹⁴ CARLIER DE LA VALLE, MANUEL, << El registro Especial de Canarias. Ventajas y situación de hoy>>, p.4

marineros procedentes de países de habla portuguesa véase, Brasil, Angola, Guinea-Bissau, Mozambique, Cabo Verde, Santo Tomé y Príncipe y Timor Oriental. Países que distan mucho de pertenecer a la Unión Europea. Incluso se podría eximir de este requisito sí el naviero lo justifica ante las autoridades marítimas portuguesas.

No son comprensibles los límites que adopta el REC. Ante esto se propone que como mínimo en los buques de tráfico de mercancías se aplique un límite inferior al de Madeira ya que en su cuadro mínimo hay marineros no europeos, estableciendo un cuadro de nacionalidades del 15% para el total de la tripulación, pudiendo así quedar fuera el capitán y primer oficial. Si bien lo deseable es que se adopte lo mismo que Malta, la libertad de nacionalidad de toda la tripulación.

Tras aplicar estos nuevos porcentajes, también habría que modificar la normativa laboral española. Para que un marinero extranjero, pueda trabajar en un buque inscrito en el REC, necesita un permiso de trabajo, que es una autorización administrativa para poder trabajar. La normativa de extranjería española, ha sufrido una modificación que dificulta las posibilidades de contratación de estos. Con la actual regulación contratar trabajadores extranjeros supone una tarea imposible. Conseguir la documentación necesaria por parte de la administración, para el enrolamiento, conlleva más tiempo que la duración del contrato en sí, ya que dependen del reconocimiento por parte de esta de títulos, aceptación de visado, etc., por ello no es una alternativa viable. Pero lo más grave en este apartado es que aunque la normativa de la Ley de Acompañamiento a los Presupuestos de 2000 permite la contratación de marineros extranjeros en los tráfico de cabotaje insular siempre que tengan las mismas condiciones laborales que los marineros españoles, al entender que el enrole equivale al permiso de trabajo, la Administración no lo acepta, ya que entiende que esa condición fue derogada por la nueva ley de extranjería. Estos son hechos que manifiestan la inseguridad jurídica que sufren los navieros que se manifiesta mediante la interpretación arbitraria de la Administración. La solución es que la Administración delegue en las Sociedades de Clasificación la tarea de reconocimiento de los requisitos de los trabajadores, lo que lograría acelerar el procedimiento posibilitando el enrole y contratación de marineros extranjeros. Si a esto le sumamos una oportuna regulación de las empresas de manning, tendríamos el combo perfecto para que los navieros vieran como el proceso de contratación de marineros extranjeros es rápido y ágil.

De no poder aplicar lo anterior, habría que considerar el enrole como documento de extranjería, que tendría validez transitoria y no concedería el permiso de residencia,

pero permitiría embarcar y desembarcar en puertos españoles a los marineros extranjeros.

Al igual que la reducción de la tripulación, la modificación de los porcentajes de nacionalidades exigidos es un tema crucial para el “nuevo” REC. El segundo registro español está en crisis y necesita de una verdadera ayuda y mejoras en este aspecto específico para poder florecer de nuevo.

Como tercera propuesta, al igual que se hace en otros países, se precisa crear un contrato especial para la tripulación mercante de carácter temporal que utilice la normativa ITF, que es la internacionalmente aceptada. Los países de nuestro entorno utilizan el contrato por campañas, por el cual el tripulante es contratado por un tiempo específico, periodo tras el cual desaparece la relación laboral existente entre ambas partes sin que exista un compromiso o coste adicional para nadie. De no ser posible la creación de este contrato en la normativa española, habría que adaptar los contratos de interinaje y de obra y servicios existentes al sector marítimo.

Junto con la creación del contrato hay que cambiar la remuneración existente para las horas extras de los trabajadores del mar. Está demostrado que los marineros realizan un mínimo de 500 horas extras, pudiendo llegar a las 800 horas debido a las condiciones especiales del entorno. Por este motivo hay que reformar la LPEMM junto con el ET para permitir que en el sector marítimo la hora extraordinaria no sea remunerada en cuantía superior que la ordinaria. Esta situación ya se ha enmendado en otros registros al dañar gravemente la economía de los navieros. El trabajo en el mar es radicalmente distinto a los trabajos ejercidos en tierra, por eso no se pueden emplear las mismas reglas.

La cuarta propuesta es la reubicación de los trabajadores nacionales de la mar que entre otras cosas podrán hacer más atractivos los puertos españoles. Este planteamiento no hay que tomarlo como un peligro para los marineros españoles. Obviamente los navieros nacionales prefieren contratar tripulación española para sus buques, aunque esto no es siempre posible porque hay factores que lo impiden. Ejemplo de estos son tanto los altos costes de contratación como la falta de personal en titulaciones de máquinas. Precisamente, los trabajos de marineros se encuentran en el Catálogo de Puestos de Dificil Cobertura. Este catálogo es un listado elaborado por la entidad estatal SEPE, en el cual se publican todas aquellas ofertas de trabajo que para el organismo público son muy difíciles de gestionar para cubrir las vacantes que hay. No hay oferta que cubra la demanda laboral, los navieros se ven obligados a recurrir a los trabajadores extranjeros por falta de trabajadores nacionales. Esta

propuesta es un plus de empleabilidad y creación de empleo, gracias a la reubicación o recolocación de marineros nacionales a servicios portuarios y relacionados, manteniendo marineros españoles a bordo de buques. Hay que entender que si obligamos a los navieros a utilizar unas determinadas nacionalidades, en el futuro esto puede derivar a que no haya navieras rentables y que esos marinos no tengan trabajo. Esta propuesta podría suponer un aliciente para que las líneas regulares se aprovecharan de nuestros servicios estableciendo sus puertos base en nuestro territorio, convirtiéndonos así en un referente en el ámbito internacional al haber marinos muy experimentados en nuestros puertos ofreciendo servicios de remolque, practicaje, bunkering, etc. Igualmente se necesitan marineros tanto para realizar las inspecciones del Port State Control como para la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Además de esto, los marineros españoles, gracias a la experiencia que han adquirido, podrían dedicarse al ámbito educativo formando a futuras tripulaciones. Recordemos que los futuros buques serán mucho más difíciles de operar lo que requerirá que los marineros reciban una sólida formación.

La quinta propuesta analiza la posibilidad de aumentar las ventajas fiscales que ofrece el REC. Se puede afirmar que gracias a la introducción en el pasado de normativas fiscales para el sector, como la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y la introducción del Tonnage tax *supra* 3.3, el segundo registro español se ha prácticamente equiparado en este apartado a lo que ofrecen los restantes segundos registros europeos con más inscripciones y en principio no se tiene la necesidad de aumentar su cuantía. Esta propuesta lo que quiere hacer es introducir lo dispuesto en la Comunicación de la Comisión de la UE que establece orientaciones sobre las ayudas estatales a las compañías de gestión naviera, texto 2009/c 132/06.

La Comisión permite que las empresas de gestión naviera que los navieros contraten para la realización de tareas técnicas y de gestión de la tripulación, principalmente las empresas de manning, se puedan beneficiar de las mismas ayudas que disfrutaban las empresas navieras, o sea, la reducción del impuesto de sociedades y la posibilidad de aplicar el tonnage tax en sus actividades profesionales.

El fundamento para que estas empresas externas puedan beneficiarse de estos beneficios fiscales radica en que para poder realizar su actividad tienen que cumplir con los mismos requisitos que los navieros. Además con su labor contribuyen a la consecución de un transporte marítimo eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente. Por ello desde la UE se las quiere premiar ofreciéndoles estas ventajas.

Las empresas de gestión naviera, además tendrán que cumplir otros requisitos. Deberán demostrar un vínculo con la UE que se manifiesta operando en uno o varios Estados de esta; que la mayoría de los tripulantes o de los trabajadores de tierra sean nacionales de la UE requisito cuyas directrices concuerdan con la anterior propuesta de recolocación de los marineros nacionales a trabajos de puerto; se exige que al menos dos tercios del tonelaje total que gestionen pertenezca a la UE y finalmente, que los buques gestionados cumplan con los tratados internacionales en materia de seguridad, medioambiente y condiciones laborales. Por otro lado, los gestores de la tripulación tienen el requisito adicional de comprobar como los trabajadores cumplen con el convenio STCW y que en sus relaciones laborales se aplica el convenio MLC.

Por último, se establece que la base imponible a utilizar para estas empresas cuando usen el tonnage tax no puede ser la misma que la utilizada por armadores y navieros. Como no tienen la misma cifra de negocio, sólo se les permite beneficiarse del 25% del tonelaje que se aplique el armador o naviero.

Esta propuesta va dirigida a implantar las ventajas fiscales de las empresas de gestión naviera. Para ello, hay que empezar con la ampliación de la regulación de las empresas de manning que se contempla en la LNM, finalizando con una ordenación específica para la aplicación de estos beneficios, modificando la actual. Ahora bien la regulación legal que se realice, tendrá que tener en cuenta el baremo del 25% para que la normativa creada no vaya en contra de lo establecido para el mercado común y la UE nos prohíba utilizarla.

La sexta propuesta se centra en delimitar el sistema fiscal del REC para que la UE no imponga impedimentos. La Unión vigila que las ayudas estatales otorgadas, en este caso de los registros, no supongan una amenaza para la libre competencia del mercado interior. Las ayudas estatales del art 107 del TFUE se permiten siempre y cuando no representen una ventaja financiera a una empresa que compite en un sector liberalizado. Recientemente, como se ha señalado en *supra* 2.3, el tribunal de la UE ha estado analizando las ventajas fiscales del registro de Malta para ver si iban acorde con el marco institucional de la UE mediante una comisión que ha elaborado una decisión estableciendo que ayudas son compatibles y cuales no con el mercado interno. Usando como referencia esta decisión sobre el sistema maltés, así como las modificaciones que empleará Malta reflejadas en el anexo que han presentado, se podrá dibujar un esquema definitorio para no tener problemas en este aspecto y dar una verdadera seguridad jurídica a los operadores del REC que sabrán que no tendrán problemas al utilizar el sistema fiscal empleado en España, se trata de establecer quien puede y

quien no puede beneficiarse de las ventajas fiscales y en qué cuantía. Sí se ha logrado tras las diversas sentencias y reformas habidas que el tax lease español sea ayuda compatible, hay que esforzarse en este aspecto, al final se trata de establecer un registro adecuado y respetuoso con el entorno de la UE y el mercado interno.

Como séptima propuesta la Administración tiene que delegar más en las Sociedades de Clasificación que tiene reconocidas. A día de hoy las actuaciones e inspecciones del Port State Control tienen una gran importancia y pueden perjudicar gravemente la explotación de un barco si este no cumple con los requisitos internacionalmente exigidos. Que los navieros del REC dependan de los inspectores españoles resta agilidad a los barcos de tráfico internacional. Aunque la DGMM está autorizando a nuevas sociedades de clasificación para realizar las inspecciones previas y les ha aumentado su horario de trabajo, se requiere que la Administración confíe más en estas entidades para ejecutar estas tareas, al igual que se ha dicho en la segunda propuesta para la contratación de marineros extranjeros. Por ello hay que delegar más actividades en las Sociedades de Clasificación como hacen los registros con mayores índices de abanderamiento.

La octava propuesta, servirá para dar una mayor cobertura nacional e internacional a los navieros, para que se sientan más protegidos por parte de la Administración. Tomando como ejemplo la bandera panameña, la más grande del mundo, habría que crear departamentos específicos en las embajadas y cuando no sea posible, en los puertos más importantes del mundo, oficinas especializadas en la materia. Su función sería la de responder a las posibles consultas técnicas que pudieran surgir a los navieros durante su explotación marítima. Este tipo de servicio se contempla en Panamá en una modalidad de 24 horas los siete días de la semana, lo que ayuda muchísimo a los operadores marítimos y les trasmite seguridad al saber que de surgir cualquier problema tienen a su disposición en el puerto en el que estén, de un asesoramiento técnico eficaz. Implantar este sistema supondrá un gran incremento en las partidas presupuestarias de la DGMM, por eso la implantación deberá ser progresiva, prestando más importancia a los puertos y países que tengan una actividad marítima muy relevante. Al principio habrá que aprovecharse del gran entramado de embajadas y consulados que tiene España. A medida que las inscripciones en el REC vayan aumentando se abrirán paulatinamente más oficinas especializadas en el mundo, que darían un gran apoyo al control de la seguridad marítima internacional de los buques abanderados en el REC, al inspeccionar de primera mano en su caso y cuando corresponda, si los buques cumplen con la normativas de seguridad de la navegación

marítima, siendo de gran ayuda en la construcción de una flota segura, cumpliendo con los compromisos internacionales ratificados por España.

Durante este periodo también se podría crear una sólida red informática de consultas, soporte y apoyo que pudiera solucionar los posibles problemas que pudieran surgir a los navieros.

La novena propuesta tiene que ir dirigida a establecer una normativa que regule eficazmente y de acuerdo con los parámetros internacionales la seguridad privada a bordo de los buques con el fin de evitar las conductas de piratería que están muy presentes a día de hoy.

Esta actividad delictiva se encuentra localizada en Asia particularmente en Indonesia, Malasia y Filipinas; en la zona de Somalia, Adén y Mar Rojo; en Nigeria y en Suramérica. Representa un ataque directo a la comunidad internacional, supone una tragedia para las personas que se ven envuelta en ella y repercute con un elevado coste para evitarla. Los navieros se han visto obligados a aumentar la velocidad de paso por las zonas afectadas o modificar las rutas con itinerarios más largos, lo que produce un aumento de consumo de combustibles, implementar medidas de autoprotección. Además, las compañías de seguros han aumentado las pólizas y se han tenido que incrementar los salarios por peligrosidad y todo ello, sin tener en cuenta los costes humanos que son incalculables.

En los últimos años el tráfico marítimo se ha visto muy afectado por los piratas somalís, que cubren un área geográfica tan grande como la UE, lo que hace prácticamente imposible su control por parte de las autoridades. La comunidad internacional se ha visto obligada a crear misiones militares a fin de proteger los buques de estos ataques. La UE creó la operación Atalanta, que ha derivado en la creación del centro de protección marítima del cuerno de África. Posteriormente EEUU estableció la Combined Task Force, cuyo fin es el de disuadir, prevenir y llevar ante la justicia a los presuntos piratas, despliegue al que se han ido sumando diversos Estados.

Estos despliegues militares funcionan mediante los grupos de tránsito. En el momento en que varios buques mercantes tienen que circular por las zonas de peligro, se establece un corredor, una “carretera” imaginaria, por el que tienen que navegar los barcos, lugar donde se concentran todos los medios de protección compuestos por buques y aeronaves militares. Aunque pueda parecer un sistema muy efectivo, de hecho ha logrado reducir los ataques así como solventar situaciones de secuestro, el problema radica en que no hay suficientes recursos para organizar estos convoyes.

Son espacios muy grandes y los piratas cada vez utilizan mejores tecnologías y tardan menos tiempo en realizar los ataques. Todo esto ha derivado en que sea necesario que los buques tengan seguridad privada a bordo armada con armamento de guerra a fin de poder repeler los ataques de los piratas. Aunque esto trae distintas complicaciones jurídicas.

Tras el secuestro del buque Alakrana, España creó el RD 1628/2009 que hacía posible este tipo de protección. Se dan dos situaciones, la primera que concierne a los buques mercantes que están en tránsito y la segunda que es la de los buques que realizan su actividad económica en la zona, en especial los buques pesqueros, así como cableros, etc. El RD 1628/2009 en su art. 81.1.c.9 permite esta protección a los <<buques mercantes y pesqueros que naveguen bajo bandera española en aguas en las que exista un grave riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes, o para ambos>>. Aunque parezca una regulación efectiva, en la práctica está generando muchos problemas. Para empezar, la delimitación de zona peligrosa la realiza el Ministerio de Defensa junto al del Interior y únicamente las que han sido calificadas previamente de tal manera pueden beneficiarse de la protección de vigilantes armados en los buques. Pero además la regulación del RD hace que los buques que realizan su actividad económica en estas zonas no tengan problemas en embarcar a los vigilantes, sin embargo, a los buques que únicamente transitan por ellas no se les permite esta protección. El RD 1628/2009 tiene requisitos demasiado estrictos que los buques mercantes que sólo están de paso, no llegan a cumplir. Se han dado casos donde la misma empresa de seguridad ha conseguido autorización administrativa para proteger buques atuneros pero no buques mercantes. Para complicar aún más este grave problema, la normativa de los distintos Estados de esta zona también ha dificultado la adopción de estos vigilantes, pues prohíbe la navegación por el Canal de Suez y la entrada a diversos puertos de la zona con personal que esté armado.

Para eludir estas restricciones normativas, empresas de seguridad privada inglesas bajo el amparo del gobierno británico, han creado en aguas internacionales una especie de islas artificiales que cumplen la función de artillerías flotantes que suministran personal y armamento, consintiendo así a un buque tomar esta protección por ejemplo en Omán y desembarcarla cerca de Sudán y así poder cumplir con la normativa. Desafortunadamente, esta práctica que parecía ser la solución al problema, está registrando problemas legales con las autoridades, ya que podrían acusarse de contrabando o tráfico de armas.

La propuesta en este ámbito es la de modificar el actual RD1628/2009 para aportar medidas para los buques en tránsito. Se ha conseguido una normativa efectiva para los buques pesqueros españoles, que se tiene que complementar con una para los mercantes. La idea de las armerías flotantes está surtiendo efecto, por tanto, hay que asemejar la nueva redacción del RD a la normativa británica, delimitando estrictamente las áreas de actuación, embarque y desembarque de estas fuerzas de seguridad. Para que la modificación del RD sea correcta, además habría que endurecer la formación de estos vigilantes que será realizada por el Ministerio de Defensa para que no vuelvan a ocurrir sucesos dramáticos como el del atunero Txori Gorri, consiguiendo dar seguridad a los navieros y a la comunidad internacional. Junto a esta modificación del RD, habrá que iniciar una vía diplomática con estos países para realizar Convenios Internacionales que regulen esta materia a fin de no generar problemas futuros.

El inconveniente de la reforma del RD reside en la piratería del Golfo de Guinea que se realiza en puerto y fondeaderos. Los países de esta zona prohíben que los buques tengan guardas privados armados cuando se encuentren en sus aguas, lo que parece dirigir las medidas de solución hacia operaciones militares conjuntas.

Alternativamente, se podría autorizar la presencia de militares de las fuerzas armadas españolas en los buques, aunque modificando la legislación española, ya que actualmente no se permite, pero conllevaría un gran gasto para el Estado.

La modificación del RD 1628/2009 no va dirigida a dar autorizaciones para la recreación de corsarios que vayan a bordo de nuestros barcos mercantes para sabotear buques de otras banderas. La situación es seria y preocupante porque aparte del drama que suponen los piratas hay que sumar los intentos de ataques terroristas. Por ejemplo, en los buques metaneros Galicia Spirit y el Mancha Knutsen, de bandera española, no está confirmado que se tratase de un ataque pirata, imaginarse las consecuencias de un ataque terrorista con un buque gasero en un puerto da auténticos escalofríos.

Se ha demostrado como la seguridad a bordo, así como las operaciones tipo Atalanta, han ayudado a reducir los ataques. La solución al problema es la reforma del RD inspirándose en la normativa británica y aumentar el apoyo militar en las aguas internacionales cercanas a África.

La décima propuesta, de aplicarse, conseguirá el ahorro burocrático. Si por algo es famosa la administración española, es por lo farragosa que puede llegar a ser. Los trámites administrativos son muy lentos y la inmensa cantidad de documentos a aportar

hacen que se vuelva una tarea muy tediosa cualquier acto que de ella dependa. Hay que simplificar los procedimientos y tomar ejemplo otra vez de Panamá, que permite que un buque pueda ser abanderado en un lapso de tiempo inferior a las 24 horas si todos los documentos son correctos. Igualmente, hay que empezar a crear una red informática mucho más rápida y eficaz que la que se emplea ahora mismo y no se puede seguir dependiendo tanto de la documentación física.

Por otra parte, habría que eliminar el requisito de traducción de la documentación que no esté en español cuando esta provenga de Administraciones de Estados de la UE y de organizaciones reconocidas, como por ejemplo las sociedades de clasificación autorizadas por España con el fin de facilitar las cosas a los navieros. El idioma de la industria es el inglés y es incomprensible como en pleno siglo XXI la Administración necesite todavía de traducciones del idioma dominante en el globo

Junto a estos avances, habrá que elaborar un único texto normativo donde se reflejen todas las características del registro, para que no se tenga que acudir a multiplicidad de textos como en la actualidad, a fin de simplificar y facilitar la consulta normativa del registro ya que la dispersión normativa confunde la información.

La propuesta decimoprimeras se fija en las nuevas tecnologías. El registro tiene que ir estudiando los nuevos avances que se van a empezar a aplicar en el sector, que son muchos y variados y que supondrán una auténtica revolución para la industria. Hay que estar preparados y poder ofrecer medidas, soluciones y ventajas antes que nuestros competidores directos. Estamos viviendo la aparición del internet de las cosas, que antes o después se instaurará en el sector marítimo, el blockchain *vide anexo 9*, así como las nuevas fuentes de energía para propulsar los buques, van a revolucionar la industria actual. Pero el verdadero avance lo realizará la automatización llevada hasta su extremo. Se está investigando la posibilidad de crear buques autónomos, es decir, que funcionen sin tripulación, complementados con puertos que también lo serían, *vide anexo 10*. No se sabe sí tecnológicamente es viable poder llevar a cabo esto, y menos en qué plazo, aunque se presupone que no puede ser posible en uno corto. Lo que es claro es que no existe una regulación legal para estas situaciones y se debería de empezar a plantear estas cuestiones, para que en el momento que sean una realidad, poder dar un golpe sobre la mesa y ser la única alternativa disponible para la industria marítima. Quizá sea imposible que los barcos naveguen sin tripulación a bordo, pero lo que está claro es que las nuevas tecnologías van a permitir reducir las tripulaciones y transformar la industria por ello el registro tiene que estar adecuado para lo que los avances tecnológicos puedan ofrecer.

Como últimas propuestas, por un lado, habría que implantar tablas de descuentos en las inscripciones del REC para buques nuevos, lo que sumado a las propuestas citadas, sería otro reclamo para que los navieros inscriban sus nuevas incorporaciones, consiguiendo así rejuvenecer la flota nacional. Por otro lado, se deberían potenciar los sectores auxiliares de la industria marítima como brókeres, asesorías jurídicas, consignatarias, transitarias etc., con el fin de captar más gente para el sector marítimo, favoreciendo su crecimiento.

La aplicación del elenco de propuestas citado será la clave para relanzar el REC. Como se ha explicado, estas medidas se centrarán en la reducción de costes laborales, en seguir siendo una bandera con pocas detenciones y establecer una atención al naviero que se centrará en sus problemas para poder anticiparse a ellos.

IV. CONCLUSIONES

La creación de los segundos registros se debió a la preocupación que tenían los Estados por la auténtica desbandada que sufrieron sus registros marítimos por parte de los armadores y navieros a las banderas de conveniencia. Actualmente, algunos Estados, gracias a estos segundos registros, han conseguido reabanderar e inscribir nuevos buques como en el caso de Malta y otros lo están consiguiendo rápidamente como Madeira, que ya figura en la lista de registros más utilizados.

En el pasado hubo unos Estados, los de las banderas de conveniencia, cuya economía se enfocó por y para el sector marítimo, y no cabe duda decir que les funcionó, haciéndoles erigir como los baluartes de la industria marítima. El punto de partida fue la creación y modificación de sus respectivos registros de abanderamiento. La aparición de registros que permitían operar buques de una manera muy económica colocó a estos países en la cúspide del negocio marítimo, desbancando a los que no tuviesen la misma regulación. Este logro se consiguió con unos bajos costes de abanderamiento, exenciones financieras, la posibilidad de contratar tripulaciones extranjeras, requisitos técnicos inferiores en los buques, etc. Para que navieros procedentes de todas las partes del mundo se pudieran inscribir en estos registros, estos países implementaron medidas muy laxas en el genuine link. En Islas Marshall, por ejemplo, bastaba que la naviera tuviese una pequeña oficina con un teléfono para poder abanderar los buques en su registro. A día de hoy la situación ha cambiado, se puede afirmar que han aumentado los requisitos técnicos y de seguridad exigidos en las banderas de conveniencia. A pesar de esto, siguen siendo las que presentan mayores índices de inspecciones y detenciones y aun así continúan liderando los índices de abanderamiento globales porque presentan las mayores ventajas fiscales y laborales.

Los organismos internacionales, encabezados por la IMO, están luchando para lograr un transporte marítimo más seguro para la vida humana, la navegación y el medioambiente. Las actuaciones cada vez más severas del Port State Control reflejan este deseo de cambio. Este rumbo se ha tomado por los múltiples accidentes que se han producido en la historia del sector. Esta lucha está provocando que el futuro del transporte marítimo se esté orientado hacia normativas cada vez más estrictas en materia de polución, donde cumplen una función importantísima las zonas ECA y SECA, que cambiarán los sistemas de propulsión de los buques hasta ahora utilizados. En materia de seguridad, se están estableciendo requisitos e inspecciones más severas. Este cambio obliga a rejuvenecer las flotas, adoptando nuevas tecnologías de

automatismos y de combustibles que necesitarán tener tripulaciones mucho más preparadas para poder operarlos.

La comunidad internacional está cambiando la industria marítima y la Unión Europea está recalando la importancia que tiene mediante las políticas del cinturón azul, el libro blanco y el short sea shipping, que son sólo unas pequeñas muestras de lo que va a ocurrir en la Comunidad Europea. A escala mundial solo hay que pensar que la globalización está yendo a más y, lejos de ser un proceso que vaya a parar, irá aumentando, siendo el negocio marítimo fundamental para el desarrollo de esta.

Tras la crisis económica sufrida, de la que todavía se sienten sus sacudidas, hay que subsanar y reactivar la economía; para ello, el comercio internacional es uno de los medios más importantes. Las exportaciones e importaciones representan grandes ingresos para un Estado y además constituyen un elemento esencial en la balanza comercial, representando un síntoma de recuperación económica. En este aspecto, huelga decir que, el transporte marítimo es complementario al comercio internacional. Es y seguirá siendo el modo de transporte internacional más utilizado: es el más económico; tiene una altísima capacidad de carga que no puede ser igualada; puede garantizar regularidad en el servicio porque los buques mercantes apenas sufren por las condiciones climatológicas; tiene alta flexibilidad, pues existen diversos tipos de buques que permiten transportar toda clase de mercancía y finalmente, es menester recordar que la mayoría de la superficie del globo terrestre es agua, lo que hace que los barcos tengan una gran movilidad, pudiendo llegar a cualquier parte del mundo.

Todo esto demuestra que la industria marítima es muy importante para la sociedad y el desarrollo de los Estados, existiendo la necesidad por parte de la comunidad internacional de cuidarla. Como se ha recalado previamente, es un sector donde es muy complicado operar y, no es difícil que se dé una quiebra y en consecuencia la desaparición de una gran empresa consolidada en el mercado (*Hanjin supra 2.1*). Todo esto está interconectado con los registros de abanderamiento. A fin de cuentas, el negocio marítimo se centra en los costes, si en el mundo existen unas banderas más rentables económicamente que permiten realizar los mismos servicios que otras más caras, excluyendo aquí el cabotaje, es lógico que el naviero vaya a inscribir sus buques en las más económicamente rentables para su empresa.

Si los costes y gastos determinan la economía marítima, los buques inscritos en las banderas de conveniencia son los que implantan los precios de los fletes de los mercados internacionales y, por ende establecen el éxito o fracaso de una compañía, ya que los usuarios a igualdad de servicio optarán por el más económico posible. Por

ello los registros de abanderamiento son mucho más importantes de lo que puede parecer a primera vista, la economía marítima está fuertemente ligada a ellos. Un registro que no aporta seguridad jurídica y de operación, ni ventajas fiscales ni laborales, lleva al fracaso a la empresa inscrita en él.

Tras los más de veinticinco años de vida del REC, ha llegado el momento adecuado de darle el impulso necesario para que se instaurare como verdadera alternativa frente a otros segundos registros comunitarios. Para poder considerarse como alternativa, entre otros movimientos, se tienen que introducir nuevas ayudas de Estado al REC. En el pasado se introdujeron en el sector para contrarrestar la competencia distorsionada que originaron las banderas de conveniencia. Sin la modificación de las actuales ayudas, eso sí respetando el mercado interno europeo, no se puede plantear este impulso.

Las propuestas a implantar para la consecución de este fin empiezan con la modificación del régimen laboral instaurado. Como se ha dicho, en *supra* 3.4, los costes de las tripulaciones enroladas en los buques del REC son superiores al de los buques inscritos, no ya en las banderas de conveniencia, sino en los segundos registros de los Estados europeos. Este es un serio problema que ha dejado caduco a nuestro registro. Para implantar las modificaciones en este ámbito, hay que tener en mente la premisa de que hay que ser más permisivos con los requisitos de los trabajadores, para que los navieros españoles y extranjeros empiecen a fijarse en el REC.

Hay que comenzar reduciendo el tamaño de las tripulaciones, hay que sustituir el régimen de tres guardias por el de dos, que es el recomendado por todas las instituciones internacionales. Se tiene por seguro, y no tiene lógica ninguna, que nuestro registro exija unos niveles superiores que los establecidos por la comunidad internacional. Junto a esto, hay que reformar las jornadas de trabajo y descansos fijados en el REC utilizando los de nuestro entorno europeo, que permiten tripulaciones más pequeñas y altos estándares de seguridad, porque al igual que en el régimen de guardias, están aprobados por las entidades internacionales. Finalmente, se modificará el periodo de vacaciones, instaurándose uno de cuatro semanas retribuidas por año, que es el utilizado en la comunidad internacional sustituyendo al español. Al aplicarse estas medidas, se conseguirá reducir el tamaño de la tripulación mínima exigida en el REC, a la vez que se cumple con los criterios de seguridad de la comunidad internacional sin representar ninguna amenaza y se ayudaría a los navieros en la explotación comercial de sus buques al representar una importante aminoración de los costes.

Además de reducir la tripulación, hay que modificar el porcentaje mínimo de nacionalidades del REC. Hay que suprimir el requisito de que el capitán, el primer oficial y al menos el 50% de la tripulación tengan nacionalidad europea. Como se ha dicho en las propuestas, como mínimo hay que aplicar un porcentaje inferior al utilizado en el segundo registro portugués que permite la contratación de tripulantes no europeos dentro de su porcentaje, siendo lo ideal la libre contratación de nacionalidades como se posibilita en el registro de Malta. Relacionado con este problema, la actual regulación de extranjería complica mucho la contratación de marineros extracomunitarios que complementada con el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura hace que se limite aún más la contratación tanto geográfica y temporal de tripulantes extranjeros. Los navieros se enfrentan ante una normativa cambiante, que tiene un procedimiento administrativo tedioso y lento, que hace prácticamente imposible la contratación de estos. Por ello es preciso modificar la normativa existente, contemplando la delegación para la gestión de los tripulantes en las Sociedades de Clasificación para agilizar el proceso acompañado de una regulación expresa de las empresas de manning.

Adicionalmente, como las formas de contrato existentes en la normativa laboral española no se ajustan a las necesidades de la industria marítima, hay que crear un contrato específico para los trabajadores de la mar. Un contrato por campañas puede adaptarse a los distintos tipos de tráficos, pero de no poder realizarse este habría que adaptar los contratos existentes a la industria. Esta medida irá enlazada con la eliminación de la obligación de que las horas extra de los trabajadores de la mar tengan una remuneración superior a las ordinarias. Como se ha dicho, la especialidad del entorno donde se desenvuelve la prestación laboral hace necesaria esta modificación.

Otra sugerencia dentro del contexto laboral es la elaboración de un plan de recolocación de los tripulantes españoles donde se fomente la contratación de estos trabajadores para puestos a desempeñar en los puertos españoles, consiguiendo que resulten más atractivos para navieros internacionales de líneas regulares a la hora de fijar sus puertos base, sin olvidarse que se necesitan trabajadores para realizar las inspecciones del Port State Control y en la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Por último, el futuro de la industria requerirá de tripulaciones más preparadas, de cuya formación se ocuparán estos tripulantes españoles que cuentan con una dilatada experiencia.

Las medidas anteriores son las que se tienen que aplicar para aplacar los costes laborales. Las siguientes propuestas analizan otros aspectos del REC de igual importancia que necesitan modificarse.

La normativa de bonificaciones fiscales ha conseguido equiparar el REC con lo que ofrecen otros registros europeos. No se necesita aumentar los porcentajes de ayudas, lo que se precisa es permitir que las empresas de gestión naviera contratadas por los navieros puedan beneficiarse de la reducción del Impuesto de Sociedades y la aplicación del tonnage tax como consienten las Comisiones de la UE, siempre que se respeten los requisitos y el porcentaje máximo permitido para estas. Por otra parte, hay que delimitar exactamente los alcances de estas ventajas fiscales para que no ocurra lo mismo que con Malta. Es decir, hay que volver a establecer quién y en qué cuantía pueden usarlas, para que la UE no ponga impedimentos. Afortunadamente, se podrá utilizar como ejemplo la Decisión de la Comisión elaborada para Malta que acota los límites de las ventajas fiscales que permiten los Estados.

Otra medida es que la Administración delegue más en las Sociedades de Clasificación en las tareas de inspecciones y reconocimiento de requisitos de trabajadores extranjeros para agilizar los procesos que se ven envueltos en estos apartados que actualmente toman tiempos de espera demasiado largos.

Asimismo, sería óptimo instaurar oficinas marítimas internacionales en embajadas y puertos más importantes del mundo, operativas las 24 horas del día, para que puedan ayudar en los casos en los que se generen problemas con buques españoles en territorio internacional. A nivel nacional se implementará un sistema en las capitanías de puerto del tipo atención al cliente para poder solucionar todas las dudas e inconvenientes que puedan surgirles a los navieros, así como el establecimiento de una página web fácil que reúna los requisitos y beneficios del REC, permita realizar consultas y abanderar buques.

Por otra parte, hay que modificar el RD 1628/2009 que regula la protección a bordo de los buques. Desafortunadamente, los buques tienen que utilizar unas rutas que presentan los peligros de piratería y terrorismo. La actual regulación española permite únicamente a los buques que desenvuelvan su actividad en las áreas de peligro llevar a bordo vigilantes armados, pero imposibilita su adopción a los que sólo estén de paso. La nueva regulación tiene que permitir que ambas modalidades puedan disfrutar de la seguridad a bordo. Además es necesario invertir en misiones militares de protección, sobretudo en la zona del golfo Guinea, así como acentuar y agilizar los trabajos de las misiones diplomáticas en los países afectados para que conjuntamente se puedan desarrollar Convenios Internacionales que tengan como objetivo la erradicación de estas prácticas tan nocivas para la comunidad internacional.

Sería conveniente ,en este sector, conseguir que la Administración española siga un patrón de ahorro de burocracia y trámites imitando lo que hace la Autoridad Marítima panameña, que permite abanderamientos muy rápidos ,y que las gestiones administrativas puedan ser resueltas sin mayores complicaciones. Además debido al uso generalizado de la lengua inglesa en la industria marítima, la Administración tendría que aceptar la documentación oficial que provenga en este idioma sin tener que requerir de las traducciones oficiales como se hace ahora, con el fin de acelerar los trámites. Por último es necesaria la creación de una norma única que agrupe todo lo regulado en torno al registro, ya que la gran dispersión de la normativa española confunde al usuario.

El registro se tiene que anticipar a las nuevas tecnologías que se van a implantar en el sector. La futura automatización total de los buques y puertos, de poder ser realizable, supondría un avance nunca visto ni parangonable con ninguno. Al no estar regulado jurídicamente bajo ningún contexto, el REC se tiene que adelantar y establecer un marco regulatorio de esta figura donde tenga cabida esta tecnología, para que en el momento en que aparezca, sea el pionero y único que tenga las bases asentadas y por tanto al que deban recurrir los navieros. Junto con este posible adelanto, aparecerán otros, como el internet de las cosas, el uso del blockchain, nuevos combustible etc., que al no estar regulados en la normativa internacional las autoridades españolas tienen que empezar a analizarlos para poder ofrecer soluciones jurídicas antes que nadie.

Como se ha dicho a lo largo de este TFM los buques nuevos son más seguros que los más antiguos. Aunque la flota del REC sea de las más seguras no es de las más jóvenes. Según el informe de Anave de 2017 la edad media de la flota supera los 15 años de edad. Para conseguir una flota más moderna, sería conveniente que se reflejasen descuentos en las inscripciones de buques para que, junto a las otras medidas citadas, se incentivase la inscripción de buques nuevos en el REC. Como medida final, sería preciso que el gobierno estimulase los sectores auxiliares de la industria marítima para potenciarla y así llamar la atención internacionalmente y conseguir más inscripciones en el REC.

Recordemos una vez más que la modificación del registro nacional no va encaminada a atraer buques sub-estándar que puedan causar problemas a la navegación internacional. Se realiza la modificación para atraer a prestigiosos armadores y navieros que realizan tráfico internacional. En la actualidad las inspecciones y detenciones de los buques en puerto tienen mayores incidencias que en el pasado. A través de los nuevos programas informáticos EQUASIS y THETIS, cualquier autoridad portuaria

puede saber al instante si un buque ha sido inspeccionado, detenido o se le ha prohibido la entrada en un Estado. La voluntad de la comunidad internacional es la de crear un transporte marítimo seguro y lo menos contaminante para el planeta, para lo cual se están implantando controles cada vez más severos. Desde que se creó el REC, este se ha mantenido dentro de la lista blanca del París MOU y únicamente un año bajó a la lista gris. Esto se debió a un mayor número de detenciones sufridas en los años 2012-2014 puesto que el tamaño del registro es inferior en comparación a otros con mayor cantidad de abanderamientos. Proporcionalmente las detenciones le afectan muchísimo más que otros países que presentan mayores índices de detenciones. Los buques inscritos en el REC son seguros y respetuosos con el medio ambiente, así como las sociedades de clasificación autorizadas por el Ministerio de Fomento están reconocidas internacionalmente. El REC es un registro serio que también puede ser tenido en cuenta por esta cualidad, el futuro de la navegación internacional estará muy influido por los factores de navegación segura.

Los armadores españoles van a seguir encargando barcos, pero no los van a abanderar en España, ya que el REC no les consiente ser competitivos con el resto de empresas internacionales y se ven obligados a abanderarlos internacionalmente. Según el informe de Anave 2017, en los próximos dos años y medio, los navieros españoles van a recibir un total de 18 buques de nueva construcción, 7 de los cuales se habrán construido en astilleros españoles, representando una inversión de 1.730 millones de euros. La noticia de saber que los astilleros patrios siguen trabajando, excluyendo aquí la construcción naval militar, y que los navieros españoles confían en ellos para la elaboración de sus navíos, deja muy mal sabor de boca comprobar que no se pueden integrar estas nuevas incorporaciones a la flota nacional. Se observa como en un mundo empresarial cada vez más competitivo y agresivo, las empresas españolas están luchando para poder ofrecer sus servicios en un negocio muy complicado y aun es más triste al saber que recurren a nuestros países vecinos dentro de la UE, como Portugal y Malta, para abanderar los buques, cuando la administración española podría utilizar medidas muy parecidas a las empleadas por ellos.

A pesar de que parecía una tarea hercúlea, imposible de realizar, se ha conseguido elaborar una Ley de Navegación Marítima, cometido que ha requerido de muchos años para su elaboración. Se ha actualizado la normativa a las necesidades modernas y la armonización con el derecho internacional para adecuarse al uso actual que realizan los usuarios del transporte marítimo. Se han superado las contradicciones que existían antes de la elaboración de la LNM entre los convenios internacionales y la normativa

española. En fin, se ha creado un texto normativo útil, cómodo y que reúne la gran parte de la normativa existente, cumpliéndose lo que venía reclamando el sector.

Creo que tomando como ejemplo el trabajo de la LNM, es posible modificar el REC, reformando la normativa existente por una más actual que permita que primero los navieros españoles vuelvan a abanderar sus buques en él y posteriormente se puedan atraer navieros extranjeros. Hay que actualizar el segundo registro español para adecuarse a las necesidades actuales de la industria marítima. Las propuestas mencionadas no supondrían coste alguno para el Estado, salvo las asociadas a la protección militar contra la piratería y las oficinas marítimas en las embajadas, que generarían un coste mínimo indispensable, que por otro lado en la piratería ya se está desembolsando. Sin embargo, es necesario afrontarlas, ya que de no realizarse es muy probable que desaparezca el registro de forma funcional y los pocos armadores y navieros que siguen decidirán marcharse apareciendo un abandono que sería prácticamente imposible levantar.

La historia de España está muy ligada con la navegación marítima. Gracias a ella se descubrió América y nos convertimos en el imperio donde no se ponía el sol. Nuestro territorio está situado estratégicamente, rodeado por dos mares y un océano que representan la entrada y salida de Europa. Somos un referente mundial en pesca y navegación deportiva y el puerto de Barcelona es el puerto de cruceros más importante de Europa, que además se ha establecido como puerto base para el Symphony of the Seas, crucero recientemente estrenado que es el más grande del mundo. Comercialmente contamos con los puertos de Algeciras y Valencia, considerados de los más importantes en Europa, cuarto y séptimo respectivamente. Una industria de astilleros reconocida internacionalmente, sobretodo en encargos militares que se solicitan de todo el mundo. Todos ellos motivos más que suficientes para apostar por una política marítima dispuesta a hacerse un gran hueco en el apartado de abanderamientos a través de la modificación del REC.

V. BIBLIOGRAFÍA

- ANAVE, <<Marina mercante y transporte marítimo>>, 2016-2017, Recuperado de: https://www.anave.es/images/informes/marina_mercante/2017/mmtm_2017.pdf
- ARROYO MARTINEZ, Ignacio, Compendio de derecho marítimo, Tecnos, Madrid 2012.
- BOLESŁAW ADAM, Boczek, Flags of convenience-An international legal study, Harward University Press 1962.
- CARLIER DE LA VALLE, MANUEL, <<El registro Especial de Canarias. Ventajas y situación de hoy>>, Asociación de Navieros Españoles, Ponencia del Director General de ANAVE, Tenerife, 26-28 de septiembre de 2002, pp 1-28.
- DOMINGUEZ CABRERA, María del Pino, <<El registro especial de buques de Canarias>>, REDUR nº 2, 2004, pp 99-122.
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Compendio de derecho marítimo español, Marcial Pons, Madrid 2016.
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional, Marcial Pons, Madrid 2012.
- GONZÁLEZ PELLICER, José Manuel, Registro administrativo, documentación y nacionalidad de los buques.
- MINISTERIO DE DEFENSA ARMADA, Manual de derecho del mar, vol. I, Madrid 2016.
- MINISTERIO DE FOMENTO, Documento informativo del registro especial de buques y empresas navieras de Canarias, Enero, 2018.
- MINISTERIO DE FOMENTO, Documento informativo del registro especial de buques y empresas navieras de Canarias, Enero, 2012.
- MONTERO LLÁCER, Francisco, <<Open registers: past, present and future>> Marine Policy, vol. XXVII, 2003, pp. 513-523.
- RUIZ-GÁLVEZ, Fernando, Buques, embarcaciones y artefactos navales: Concepto, naturaleza, identificación y modos de adquisición.
- STOPFORD, Martin, Maritime Economics, Routledge, Oxon 2009, Tercera ed.
- UNCTAD, <<Review of maritime transport 2017>> Nueva York y Ginebra, Octubre 2017.
- **Legislación internacional:** Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de Naciones Unidas de 1958, Convención de Montego Bay sobre el Derecho del Mar de Naciones Unidas de 1982, Convenio SOLAS, Convenio STCW, Convenio MARPOL, Convenio MLC, Resolución 600/15 de la IMO, Reglamento 613/91 del Consejo de la UE, Jones Act de 1920, Ley 57 General de la Marina Mercante de Panamá,

Maritime Act 1990 de Islas Marshall, The Liberian Maritime Law, Merchant Shipping Registration Ordinance de Hong Kong, Merchant Shipping Act of 1973 de Malta, Decreto-Ley 96/89 por el que se crea el registro de Madeira, Decisión de la Comisión de la UE acerca del Maltese tonnage tax scheme and other State measures in favor of shipping companies and their shareholders Doc SA.33829, Tratado de funcionamiento de la UE, Comunicación de la Comisión de la UE que establece orientaciones sobre las ayudas estatales a las compañías de gestión naviera texto 2009/c 132/06.

- **Legislación nacional:** Constitución Española, Ley de Navegación Marítima, Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Real Decreto 1027/1989 de 28 de julio, que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, Ley Hipotecaria, Real Decreto 1837/2000 que regula el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, Real Decreto 1004/2014 que regula el Reglamento de las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, Estatuto de los Trabajadores, Ley 35/2010 de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral, Real Decreto 10/2010 de medidas urgentes para la reforma del mercado del trabajo, Real Decreto 1561/1995 de jornadas especiales de trabajo, Real Decreto 1628/2009 que modifica la seguridad privada y el reglamento de armas.
- Base de datos de THETIS: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/inspections>
- Base de datos del PARIS-Mou: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

VI. ANEXOS

ANEXO 1. LA NECESIDAD DE CAMBIAR EL REC

El presidente de Anave, que es la organización que reúne y defiende los intereses de las empresas navieras y relacionadas, recientemente ha vuelto a recordar la falta de competitividad del registro especial canario. Ahondando en la noticia, se ve como los empresarios españoles del sector están invirtiendo para adquirir buques modernos que van a competir en el mercado internacional, pero la acción no está respaldada por parte de la Administración, que sigue sin querer ver como el REC ha quedado obsoleto frente a otros registros europeos que son los elegidos por parte de los armadores y navieros españoles para la explotación comercial de los buques.

Por parte de los empresarios españoles hay una clara intención de seguir invirtiendo y creciendo en la industria marítima, sólo hace falta que desde las instituciones públicas se ayude a fomentar el sector. Una adecuada modificación del segundo registro español generaría una situación satisfactoria para todas las partes implicadas.

LOS ARMADORES ESPAÑOLES INVERTIRÁN 1.725 MILLONES EN 18 NUEVOS BUQUES

EL VIGÍA

22 junio, 2017

Anave insiste en denunciar la pérdida de competitividad del Registro Especial de Canarias



El presidente de la Asociación de Navieros Españoles (Anave), Alejandro Aznar, ha destacado este jueves, en la asamblea general de la organización, las “positivas perspectivas de crecimiento de la flota mercante de los armadores españoles, gracias las importantes inversiones que se han llevado a cabo en el último año”. Según sus datos, los armadores españoles cuentan actualmente con un total de 18 encargos en firme de nuevos buques mercantes de transporte, con un total de más de 1.138.000 GT”, por lo que las perspectivas de crecimiento a corto plazo son muy positivas. Estos nuevos encargos

son buques de alta tecnología y, en general, de gran dimensión, con una media de más de 63.000 GT. Se trata de seis buques de pasaje, cuatro metaneros, cuatro petroleros de crudo, dos quimiqueros y dos graneleros, que han sido encargados por siete empresas armadoras diferentes y suponen una inversión total de unos 1.725 millones de euros. De ellos, siete buques, con un valor de 570 millones de euros, se construirán en astilleros españoles. La entrega de estos buques está prevista a lo largo de los próximos dos años y, sin contar otras probables incorporaciones en ese periodo, “significará un aumento del 27% en tonelaje, superando la cifra de 5,2 millones de GT, la más alta desde 1985”, ha destacado Alejandro Aznar.

Desde Anave señalan, sin embargo, que “debido a la pérdida de competitividad del Registro Especial de Canarias (REC), los armadores españoles se ven obligados a optar preferentemente por otros registros de la Unión Europea”. Aznar ha hecho especial hincapié en que las razones que obligan a los armadores españoles a optar por banderas de otros países de la UE, “no son de índole fiscal, como algunos podrían pensar”. En su opinión, la aplicación práctica del REC ha quedado desfasada en materias como el enrole de marinos extranjeros, horas de trabajo y descanso, delegación y responsabilidad de las organizaciones reconocidas, entre otras.

Según ha explicado Aznar, “hay una complejidad administrativa y una clara inseguridad jurídica sobre el enrole de marinos extranjeros”. Asimismo, según el presidente, “la normativa aplicable a los buques españoles es diferente en varios aspectos a la que establecen los convenios internacionales y la práctica internacional”.

La asociación ha vuelto a reiterar al ministerio de Fomento un conjunto de propuestas para restablecer la competitividad que el REC ha perdido frente a otros registros europeos. Pero “no basta con modificar las leyes”, añadió el presidente de Anave, “habría que conseguir que la aplicación de esas normas fuese mucho más flexible, lo que no quiere decir menos estricta, sino más ágil, más rápida, menos burocrática”.

El presidente de ANAVE también ha explicado que, en los próximos dos años y medio, el sector naviero se enfrenta a la entrada en vigor del reglamento europeo sobre seguimiento de las emisiones de CO₂ de los buques, que obliga a las empresas a implantar planes de recogida de información a más tardar el 31 agosto 2017; el convenio de gestión de aguas de lastre, que entrará en vigor el 8 de septiembre 2017;

el sistema de recogida de datos de consumos y emisiones de CO₂ de la OMI, desde enero 2019; y la nueva reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos, que se aplicará globalmente desde enero de 2020.

En su opinión, estas normas van a imponer, “un enorme trabajo, unas importantes inversiones y un aumento de los costes operativos de los buques para las empresas armadoras”. Aznar ha destacado que, a pesar de esta presión regulatoria, en la medida en que todas estas nuevas normas medioambientales se regulen exclusivamente desde la Organización Marítima Internacional (OMI) con normas de aplicación global, y no de ámbito nacional o de la Unión Europea, “no producirán distorsiones de la competencia entre los distintos países y sí se traducirán en una mejora adicional del comportamiento medioambiental del transporte marítimo”.

ANEXO 2. TRANSPORTE DE MERCANCIAS ALREDEDOR DEL MUNDO.

Para comprender lo que supone el transporte marítimo para el comercio internacional, se va a exponer el proceso de fabricación y venta al consumidor de un coche de la compañía Hyundai. Se ha tomado como ejemplo un vehículo por ser un objeto común de normal uso para las familias, precisamente para mostrar como el shipping business está presente en el día a día de las personas.

La empresa Hyundai a fin de construir los coches que vende necesita del mineral de acero. Este lo adquiere en su mayor parte de las minas localizadas en el oeste de Australia (aunque también de Brasil y Nueva Zelanda). Desde los puertos de las ciudades australianas de Port Hedland, Dampier y Cape Lambert, buques graneleros transportan este mineral hasta la ciudad Sur-Coreana de Dangjin.

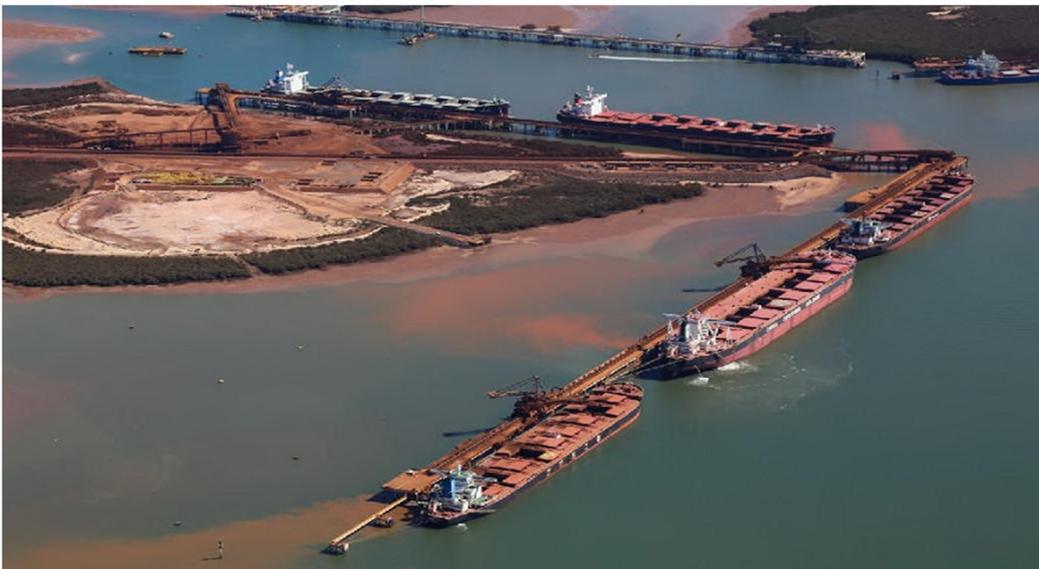


Foto de cuatro bulk-carriers cargando en el puerto de Port Hedland. Como se aprecia por las imágenes el puerto está preparado con los sistemas de cintas transportadoras para la carga del mineral.

El buque una vez cargado, realizará una travesía aproximada de unas 3.962,743 millas náuticas hasta llegar al puerto de Dangjin. Sin el buque sería imposible realizar el transporte de este producto, pues el coste de los fletes aéreos junto con las restricciones de transporte de los aviones haría imposible esta operación.

Una vez llegado a destino el mineral es tratado en las fundiciones que tiene la empresa Hyundai en la ciudad de Dangjin en su filial Hyundai Steel. Una vez elaborado, el acero es transportado a la fábrica de coches que la marca tiene en Ulsan. Fabricado el coche, se manda al puerto de la ciudad especializado en vehículos, donde un buque car-carrier lo transportará hasta destino.



Imagen del puerto de Ulsan con un car-carrier realizando la operación de carga de vehículos, es abrumadora la imagen de la cantidad de vehículos que van a ser transportados por mar.



Cargado el buque iniciará su travesía hacia los puertos españoles de Tarragona o Sagunto, especializados en estos tipos de carga, donde se descargarán los vehículos y se procederá a su distribución. El buque desde la fábrica donde se crea el coche hasta la descarga en España realizará una travesía de aproximadamente 10.653 millas náuticas. Al igual que en el caso del acero, la forma más segura y económica de transportar esta mercancía es por la vía marítima.

Gracias al transporte marítimo se ha podido explotar el comercio internacional y se han conseguido rebajar costes de producción. Sin este medio no sería posible plantearse el actual sistema de mercado existente. Además en el ejemplo de este anexo únicamente se ha tomado en cuenta el acero y el transporte del producto terminado, pero lo mismo se podría aplicar para los restantes materiales necesarios como plásticos, gomas, textiles etc., provenientes de cualquier parte del globo y que seguramente por las grandes cantidades que se transportan también se mueven en algún momento por vía marítima.

ANEXO 3. LA DIFICULTAD DE OPERAR EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA.

En un sector donde se utilizan unas cantidades económicas tan grandes, resulta muy fácil endeudarse con cantidades astronómicas difíciles de satisfacer a los acreedores. Esto sumado a los periodos de excesos de capacidad como el que estamos viviendo desencadena que hasta las grandes empresas del sector puedan quebrar. Operar en la industria marítima es muy complicado, es un sector que puede generar grandes beneficios, pero un pequeño traspíe o no adoptar las medidas correctas en el momento adecuado, hacen que hasta los gigantes del sector desaparezcan. Como demuestra el caso de Hanjin que la siguiente noticia pasa a relatar.

La naviera surcoreana Hanjin, que tuvo en vilo a los puertos españoles, cae en la bancarrota

Un tribunal del país dicta la liquidación de la empresa, en problemas desde que se declaró en suspensión de pagos el año pasado



XAVIER FONTDEGLÒRIA

Pekín 17 FEB 2017 - 10:35 CET

La justicia surcoreana terminó este viernes con la naviera surcoreana Hanjin, uno de los emblemas del desarrollo del potente sector exportador del país durante cuarenta años pero víctima, en sus últimos, de una mala gestión que supuso el mayor toque de atención de la historia reciente al sector del comercio marítimo mundial. Los jueces han ordenado la liquidación de la que fue la primera naviera del país asiático y la séptima del mundo después de determinar que es más probable que los acreedores recuperen su dinero con su disolución que con una profunda reestructuración.



Un buque de carga de la naviera Hanjin bajo varias grúas durante el proceso de carga en el puerto de Hamburgo. MAURITZ ANTIN EFE

Hanjin estaba bajo tutela judicial desde septiembre del año pasado, cuando la compañía se declaró en suspensión de pagos. Acorralada por una deuda enorme que se contrajo para financiar un plan de expansión demasiado ambicioso, cuatro años consecutivos de cuantiosas pérdidas y unas perspectivas sombrías, la naviera vio como su principal acreedor (el Banco de Desarrollo de Corea del Sur, de titularidad pública) la cerraba el grifo de la financiación.

De un día para otro la compañía se quedó sin fondos para hacer frente a sus gastos corrientes, lo que dejó la imagen de decenas de barcos fondeados en aguas internacionales por todo el mundo. Varios de esos barcos tenían que cargar y descargar en España y estuvieron parados cerca de Barcelona y Valencia. Mercancías por valor de unos 13.000 millones de euros se quedaron en los buques durante semanas, lo que provocó un desbarajuste en la cadena global de suministros. Con su desaparición, Hanjin certifica la mayor quiebra de la historia del sector

"Haremos todos los esfuerzos posibles para que las deudas sean pagadas a través de procedimientos justos de liquidación", dijo el juez, que ha nombrado un administrador para gestionar la bancarrota. La deuda de la naviera alcanzaba los 5.000 millones de euros cuando se acogió a la suspensión de pagos.

En un principio cabía la posibilidad de que un inversor decidiera rescatar a la naviera, pero rápidamente se vio que nadie apostaba por una compañía tan endeudada y en un sector con un enorme exceso de capacidad. Pese a ser su primera naviera, tampoco el gobierno surcoreano parecía interesado en darle una enésima oportunidad porque, por un lado, había otras empresas del sector con relativamente mejor salud financiera que podían hacerse con sus activos y, por otro, el número de trabajadores que perderían su trabajo eran poco más de un millar, muchos de ellos extranjeros.

En el último medio año, Hanjin ya se ha desprendido de algunos de sus activos más rentables. La también naviera MSC se hizo a principios de mes con TTI, una operadora de terminales de contenedores en varios puertos de la costa este de Estados Unidos. La empresa suiza pagó 73 millones de euros por el negocio y perdonó 54 millones más que Hanjin debía a TTI. Otra naviera del país asiático, Korea Line Corp, le compró a finales del año pasado por 30 millones su ruta entre Asia y Estados Unidos. También se anunció la venta de sus activos en Europa, entre ellos los que posee en los puertos españoles de Valencia y Algeciras. Y el nuevo administrador pondrá a la venta una

docena de sus buques para tratar de conseguir más liquidez y pagar así a los acreedores.

Según los analistas, la desaparición de Hanjin beneficiará al resto de grandes compañías del sector, en dificultades por el exceso de capacidad y la caída de los precios del transporte marítimo en los últimos años. Algunas navieras como Maersk y Orient Overseas Container Line han visto un repunte en los volúmenes de transporte en los últimos meses, en parte provocado por el vacío que ha dejado Hanjin.

ANEXO 4. INSPECCIONES Y DETENCIONES.

A continuación se muestran las listas blanca, gris y negra del París-MOU con los respectivos índices de bajada de categoría de una bandera a otra. Como se ha ido diciendo los registros que cuentan con más abanderamientos disfrutan de márgenes más amplios que los que tienen menores inscripciones.

LISTA BLANCA			
POSICIÓN	BANDERA	LÍMITE DE NEGRA A GRIS	LÍMITE DE GRIS A BLANCA
1	Islas Caimán	36	19
2	Francia	26	11
3	Dinamarca	99	69
4	Holanda	241	193
5	Bahamas	181	140
6	Italia	96	67
7	Hong Kong	153	116
8	Islas Marshall	285	233
9	Reino Unido	104	73
10	Noruega	118	85
11	Isla de Man	64	40
12	Suecia	31	15
13	Singapur	146	109
14	Bélgica	22	9
15	Alemania	55	33
16	Irlanda	14	4
17	Grecia	77	51
18	Finlandia	37	20
19	Chipre	157	118
20	Luxemburgo	22	8
21	Bermudas	24	10
22	Gibraltar	66	42
23	Malta	350	292
24	Liberia	320	264
25	China	21	8
26	Letonia	10	2
27	Filipinas	16	5
28	Estonia	10	1
29	Barbados	31	15
30	Portugal	51	30
31	Islas Faroe	25	11
32	Antigua y Barbuda	245	197
33	Arabia Saudí	9	1
34	Kazajistán	9	1
35	Japón	11	2
36	EEUU	20	7
37	Panamá	459	393
38	Irán	11	2
39	Rusia	103	73
40	Croacia	12	3
41	España	18	6
42	Turquía	102	71

LISTA GRIS			
POSICIÓN	BANDERA	LÍMITE DE NEGRA A GRIS	LÍMITE DE GRIS A BLANCA
43	República de Corea	11	2
44	Polonia	14	3
45	Kuwait	6	0
46	Lituania	15	4
47	Suiza	14	4
48	Libia	5	0
49	Marruecos	6	0
50	Algeria	9	1
51	Tailandia	9	1
52	India	9	1
53	Azerbaijan	5	0
54	Egipto	7	0
55	Bulgaria	6	0
56	Curazao	16	5
57	Albania	9	1
58	S. Vicente-Granadinas	56	34
59	Tunez	6	0
60	Líbano	9	1
61	Ucrania	14	4

LISTA NEGRA			
POSICIÓN	BANDERA	LÍMITE DE NEGRA A GRIS	LÍMITE DE GRIS A BLANCA
62	Belice	44	24
63	Islas Cook	37	19
64	Vanuatu	27	12
65	S. Cristóbal y Nieves	29	13
66	Camboya	28	13
67	Sierra Leona	25	11
68	Palao	14	3
69	Comoras	23	9
70	Moldavia	46	26
71	Togo	37	19
72	Tanzania	21	8
73	Congo	10	2

En las siguientes tablas se reflejan tanto los Países como el número de detenciones realizados en los periodos comprendidos entre los años 2011 y 2017. Como se puede observar las banderas de conveniencia presentan un mayor índice de detenciones. En una posterior tabla, se podrá contemplar cómo las detenciones de estas banderas además, son las de más larga duración. Como se ha venido diciendo, ambos hechos

perjudican gravemente al naviero en su actividad, haciéndole perder dinero, tiempo y oportunidad de negocio.

Mediante los distintos datos obtenidos de las plataformas del Paris-Mou, Thetis y Equasis se pueden crear las siguientes gráficas que explican la actual situación de inspecciones y detenciones.

PAÍS DEL PUERTO DE DETENCIÓN	DETENCIONES PERIODO 2011-JULIO 2017																	
	CHIPRE									MALTA								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%
Alemania	0	1	0	0	4	1	1	7	6.80	5	1	2	3	4	1	1	17	6.14
Australia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Bélgica	1	2	1	1	0	0	0	5	4.85	0	0	3	0	0	0	0	3	1.08
Bulgaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	2	0	0	0	0	0	2	0.72
Canadá	0	2	1	2	1	1	1	8	7.77	3	1	1	0	2	1	2	10	3.61
Chipre	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	1	0	0	1	0.36
Croacia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Dinamarca	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	2	0	0	0	0	0	2	0.72
Eslovenia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	8	1	0	0	0	0	0	9	3.25
España	5	5	2	0	3	3	1	19	18.45	6	8	7	6	7	5	1	40	14.44
Estonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Finlandia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	1	0	0	0	0	0	0	1	0.36
Francia	0	1	1	0	0	2	0	4	3.88	3	3	2	3	4	1	3	19	6.86
Grecia	0	0	3	6	3	1	1	14	13.59	1	4	0	2	8	7	6	28	10.11
Holanda	2	0	2	1	0	0	0	5	4.85	5	2	1	1	1	5	2	17	6.14
Irlanda	0	2	1	0	1	0	0	4	3.88	1	0	1	1	2	1	1	7	2.53
Islandia	0	0	0	1	0	0	0	1	0.97	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Italia	1	6	2	5	2	2	3	21	20.39	7	10	8	12	14	5	10	66	23.83
Letonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Lituania	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	1	0	0	0	0	0	1	0.36
Malta	0	0	1	0	0	1	0	2	1.94	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Noruega	0	0	0	0	1	0	0	1	0.97	1	0	0	0	0	0	0	1	0.36
Polonia	0	1	1	1	0	0	0	3	2.91	0	0	0	3	6	2	0	11	3.97
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	1	1	1	1	1	1	0	6	2.17
Reino Unido	0	0	1	2	2	1	2	8	7.77	3	4	5	3	2	6	2	25	9.03
Rumanía	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	1	1	1	0	0	3	1.08
Rusia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	1	0	1	1	0	2	5	1.81
Suecia	0	0	0	0	0	0	1	1	0.97	0	0	0	0	1	2	0	3	1.08
(*)Desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
TOTALES	9	20	16	19	17	12	10	103	100	45	41	32	37	55	37	30	277	100

PAÍS DEL PUERTO DE DETENCIÓN	DETENCIONES PERIODO 2011-JULIO 2017																	
	LIBERIA									PANAMÁ								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%
Alemania	2	2	0	5	4	4	2	19	9.00	4	8	7	10	8	6	10	53	8.49
Australia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	1	1	0.16
Bélgica	0	0	1	1	1	4	3	10	4.74	3	1	1	4	5	6	4	24	3.85
Bulgaria	0	2	0	0	0	0	0	2	0.95	1	0	1	0	2	2	0	6	0.96
Canadá	1	1	1	4	3	1	1	12	5.69	6	4	7	5	3	4	1	30	4.81
Chipre	0	0	1	1	1	0	0	3	1.42	2	3	1	1	2	6	0	15	2.40
Croacia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	1	0	1	1	1	2	6	0.96
Dinamarca	0	0	1	1	0	0	0	2	0.95	0	0	0	0	0	1	0	1	0.16
Eslovenia	1	0	2	0	0	0	0	3	1.42	4	1	5	0	1	0	0	11	1.76
España	6	6	0	1	3	8	1	25	11.85	6	16	5	10	4	9	8	58	9.29
Estonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Finlandia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Francia	0	2	5	3	3	3	1	17	8.06	2	6	5	4	3	3	6	29	4.65
Grecia	2	0	1	3	7	3	0	16	7.58	2	5	7	22	15	14	6	71	11.38
Holanda	4	1	5	6	3	4	2	25	11.85	3	5	9	2	3	5	3	30	4.81
Irlanda	0	0	0	2	1	0	0	3	1.42	3	1	3	3	0	0	0	10	1.60
Islandia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	1	0	0	1	0.16
Italia	4	2	9	3	8	5	3	34	16.11	12	11	19	22	21	21	25	131	20.99
Letonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	1	0	0	0	2	3	0.48
Lituania	0	0	1	0	0	0	0	1	0.47	0	0	1	0	0	1	0	2	0.32
Malta	0	1	0	0	0	0	0	1	0.47	1	0	2	2	2	1	0	8	1.28
Noruega	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	2	0	0	0	0	0	2	0.32
Polonia	0	0	0	3	1	1	1	6	2.84	2	1	1	3	6	2	1	16	2.56
Portugal	0	1	0	0	0	2	0	3	1.42	0	2	3	2	4	3	3	17	2.72
Reino Unido	1	1	3	6	5	5	2	23	10.90	8	4	2	11	4	12	4	45	7.21
Rumanía	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	2	2	2	1	2	0	3	12	1.92
Rusia	0	0	0	1	0	2	0	3	1.42	0	2	5	4	1	10	16	38	6.09
Suecia	0	0	0	0	1	1	0	2	0.95	0	1	0	0	1	1	1	4	0.64
(*)Desconocido	0	0	0	0	1	0	0	1	0.47	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
TOTALES	21	19	30	40	42	43	16	211	100	61	76	87	107	89	108	96	624	100

PAÍS DEL PUERTO DE DETENCIÓN	DETENCIONES PERIODO 2011-JULIO 2017																	
	ESPAÑA									PORTUGAL								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%
Alemania	0	0	0	0	0	1	0	1	7.14	0	0	0	0	1	1	0	2	4.08
Australia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Bélgica	0	0	0	0	1	0	0	1	7.14	0	1	0	0	1	1	0	3	6.12
Bulgaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Canadá	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	1	0	0	1	2.04
Chipre	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Croacia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Dinamarca	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Eslovenia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
España	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	1	3	1	0	1	2	2	10	20.41
Estonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Finlandia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Francia	0	0	0	1	0	0	2	3	21.43	0	2	0	0	1	0	1	4	8.16
Grecia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	1	0	0	1	2.04
Holanda	0	1	0	0	0	0	0	1	7.14	2	0	0	1	0	0	2	5	10.20
Irlanda	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	1	0	1	2	4.08
Islandia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Italia	0	2	0	0	0	0	0	2	14.29	1	4	1	2	0	1	3	12	24.49
Letonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	1	0	0	0	0	0	1	2.04
Lituania	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Malta	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	1	0	0	0	0	0	1	2.04
Noruega	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Polonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	1	0	0	0	1	1	3	6.12
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Reino Unido	0	1	2	1	1	1	0	6	42.86	0	0	1	0	0	0	0	1	2.04
Rumanía	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	1	0	1	2.04
Rusia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	1	0	1	2.04
Suecia	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	1	1	2.04
(*)Desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
TOTALES	0	4	2	2	2	2	2	14	100	4	13	3	3	7	8	11	49	100

PAÍS DEL PUERTO DE DETENCIÓN	DETENCIONES PERIODO 2011-JULIO 2017																	
	ISLAS MARSHALL									HONG KONG								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	%
Alemania	4	0	2	0	7	17	12	42	4.459	0	7	0	0	0	16	41	64	17.73
Australia	0	0	0	0	25	0	0	25	2.654	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bélgica	8	1	0	0	0	4	22	35	3.715	0	0	0	0	13	0	8	21	5.817
Bulgaria	0	0	2	0	0	0	7	9	0.955	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Canadá	2	12	29	3	3	8	10	67	7.113	6	5	1	0	28	37	10	87	24.1
Chipre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Croacia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dinamarca	0	1	0	0	0	0	0	1	0.106	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eslovenia	3	0	0	0	0	0	0	3	0.318	0	0	0	0	0	0	0	0	0
España	23	5	8	13	61	4	17	131	13.91	8	3	5	0	10	4	0	30	8.31
Estonia	3	0	0	0	0	0	0	3	0.318	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finlandia	0	0	0	0	0	4	0	4	0.425	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Francia	6	0	2	2	0	4	6	20	2.123	3	0	0	0	0	5	0	8	2.216
Grecia	0	6	0	7	17	0	0	30	3.185	0	4	0	5	0	0	0	9	2.493
Holanda	12	0	37	5	0	20	23	97	10.3	1	14	8	0	6	0	12	41	11.36
Irlanda	0	0	0	0	8	3	5	16	1.699	0	0	17	0	7	0	0	24	6.648
Islandia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	7	32	4	26	10	21	10	110	11.68	0	1	5	5	3	19	0	33	9.141
Letonia	0	0	0	0	0	6	0	6	0.637	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lituania	0	0	0	0	2	0	0	2	0.212	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Malta	1	0	0	0	0	0	0	1	0.106	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Noruega	0	0	0	0	0	0	4	4	0.425	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Polonia	1	7	3	0	0	0	7	18	1.911	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reino Unido	19	0	6	95	71	11	61	263	27.92	0	4	0	0	0	13	0	17	4.709
Rumanía	0	4	0	0	0	0	7	11	1.168	0	0	0	0	0	0	2	2	0.554
Rusia	12	5	4	0	3	0	16	40	4.246	4	0	0	0	0	0	6	10	2.77
Suecia	0	0	0	0	0	4	0	4	0.425	15	0	0	0	0	0	0	15	4.155
(*)Desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALES	101	73	97	151	207	106	207	942	100	37	38	36	10	67	94	79	361	100

% VARIACIÓN DETENCIONES TOTALES POR AÑO							
AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
NÚMERO DETENCIONES	278	284	303	369	486	410	451
% DETENCIONES		2.2	6.7	21.8	31.7	-15.6	10.0

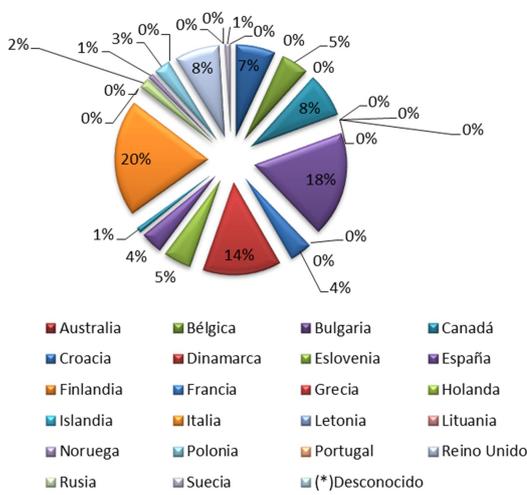
NÚMERO DE DETENCIONES POR AÑO							
AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
NÚMERO DETENCIONES	278	284	303	369	486	410	451

%DE VARIACIÓN DETENCIONES RESPECTO AL AÑO ANTERIOR							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
CHIPRE	-	122.2	-20.0	18.8	-10.5	-29.4	-16.7
MALTA	-	-8.9	-22.0	15.6	48.6	-32.7	-18.9
LIBERIA	-	-9.5	57.9	33.3	5.0	2.4	-62.8
PANAMÁ	-	24.6	14.5	23.0	-16.8	21.3	-11.1
PORTUGAL		69.2	-333.3	0.0	57.1	12.5	27.3
MARSHALL		-27.7	32.9	55.7	37.1	-48.8	95.3
HONG KONG		2.7	-5.3	-72.2	570.0	40.3	-16.0
ESPAÑA	-	400.0	-50.0	0.0	0.0	0.0	0.0

DETENCIONES PERIODO 2011-2017		
	Nº	%
CHIPRE	103.0	4.0
MALTA	277.0	10.7
LIBERIA	211.0	8.2
PANAMÁ	624.0	24.2
PORTUGAL	49.0	1.9
ISLAS MARSHALL	942.0	36.5
HONG KONG	361.0	14.0
ESPAÑA	14.0	0.5
TOTAL	2581	100.00

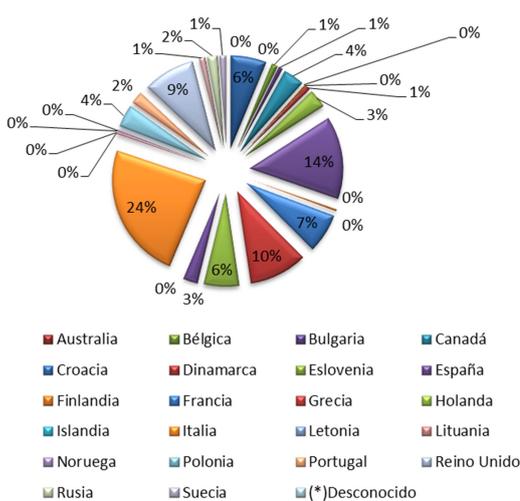
Seguidamente, se mostrarán los porcentajes de los países que realizan más inspecciones a cada bandera en la zona del París-MOU

**PUERTOS DE DETENCIÓN BARCOS CHIPRE
2011-2017**



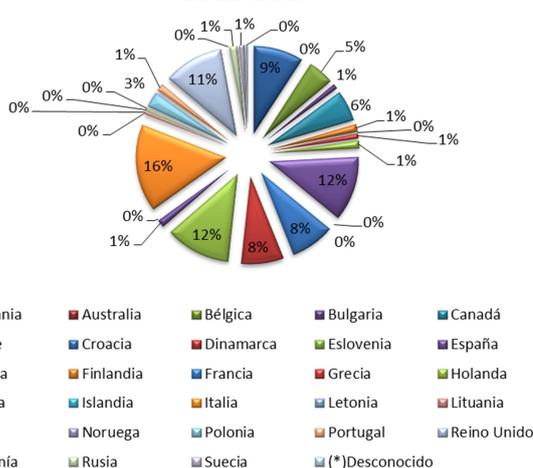
Italia, España y Grecia son los países que más detenciones han realizado a los buques de bandera chipriota.

**PUERTOS DE DETENCIÓN BARCOS MALTA
2011-2017**



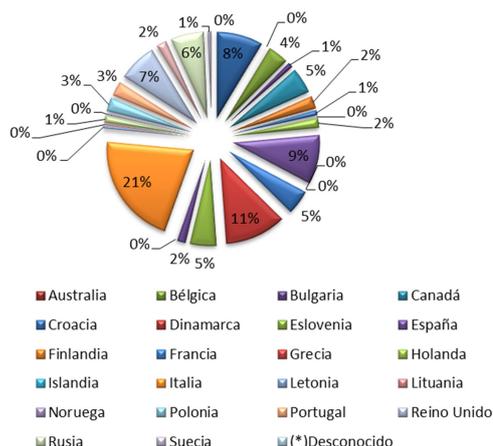
Al igual que para Chipre, Italia, España y Grecia son los países que más detenciones han realizado a los buques de Malta.

**PUERTOS DE DETENCIÓN BARCOS LIBERIA
2011-2017**



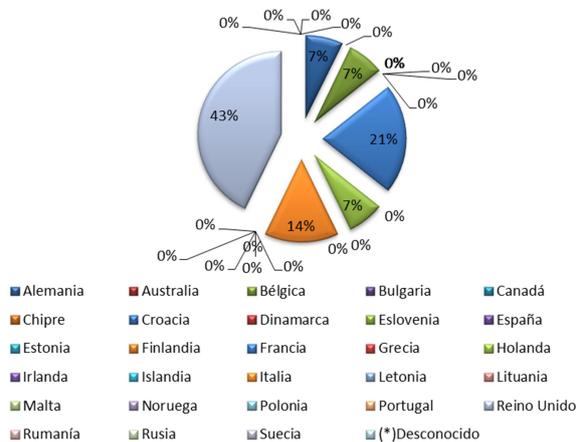
Italia, Holanda y España son los Estados que más detenciones han realizado a los buques liberianos.

PUERTOS DE DETENCIÓN BARCOS PANAMÁ 2011-2017



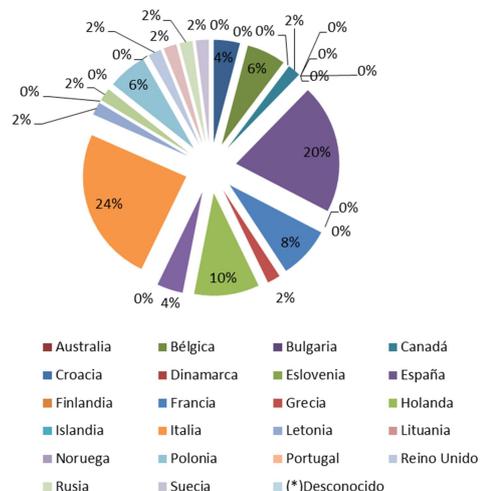
Italia, Grecia y España fueron los países que más detenciones realizaron a los buques panameños.

PUERTOS DE DETENCIÓN BARCOS ESPAÑA 2011-2017

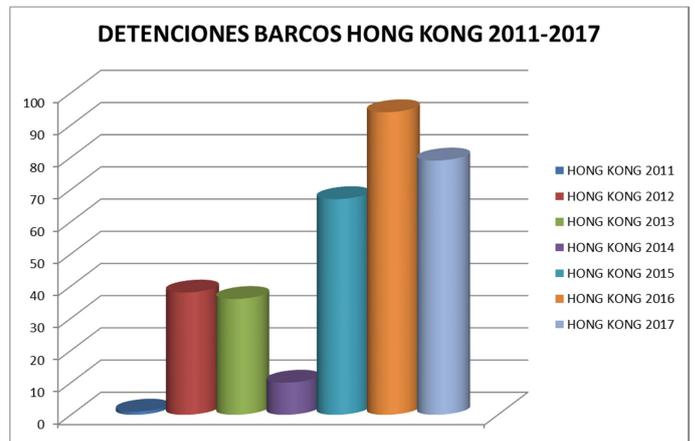
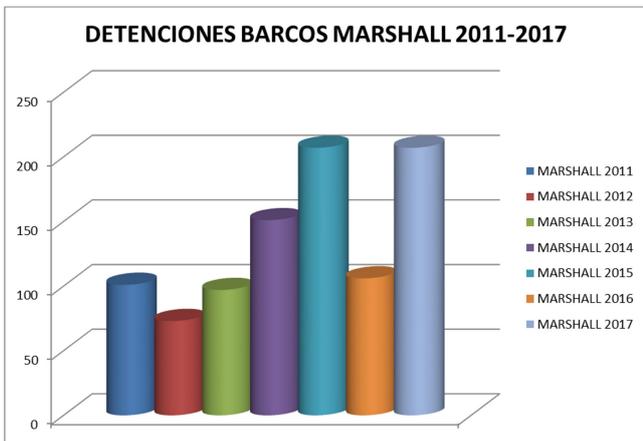
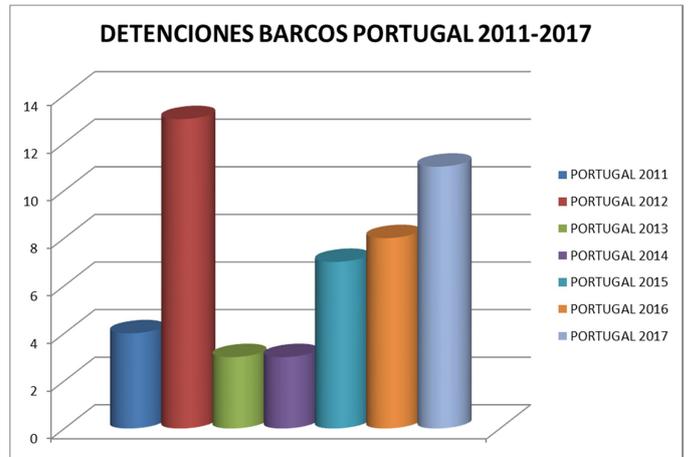
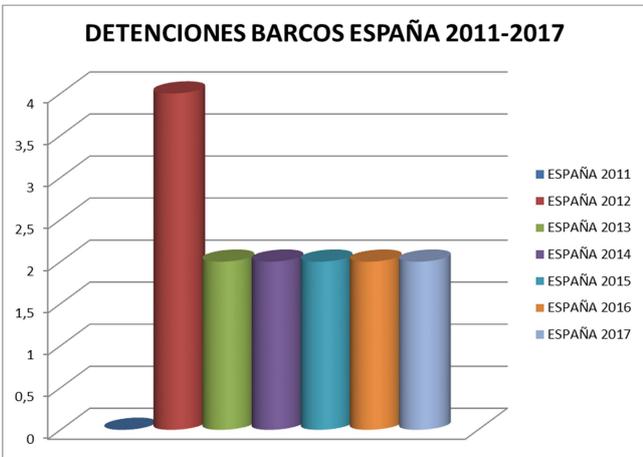
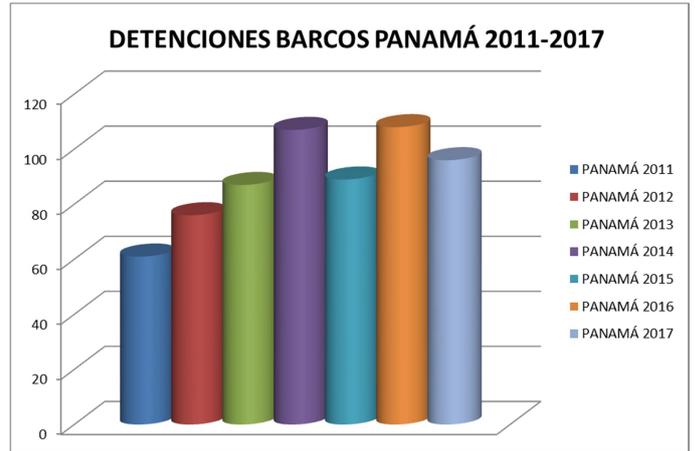
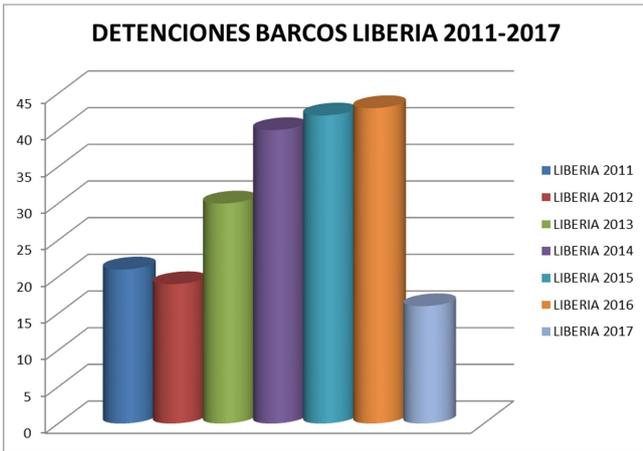


Reino Unido, Francia e Italia fueron los Estados que más buques detuvieron de la flota española.

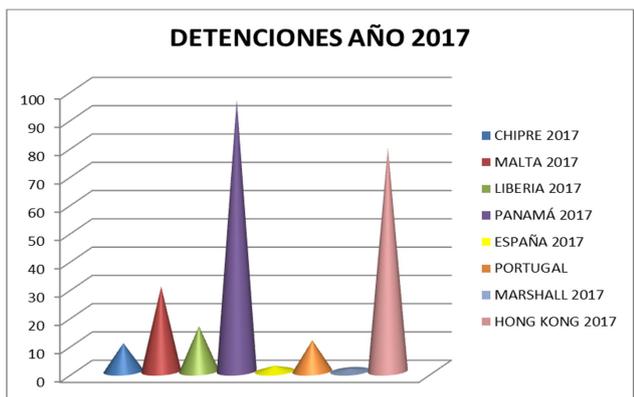
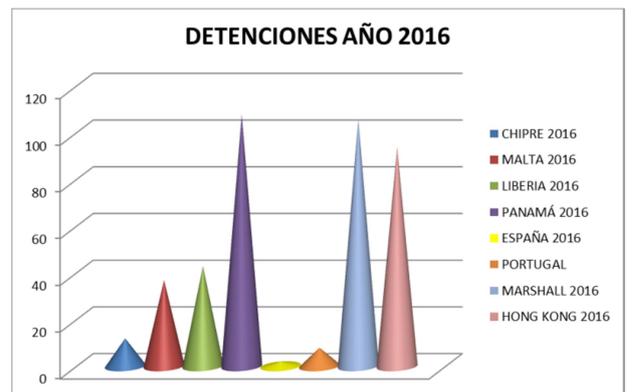
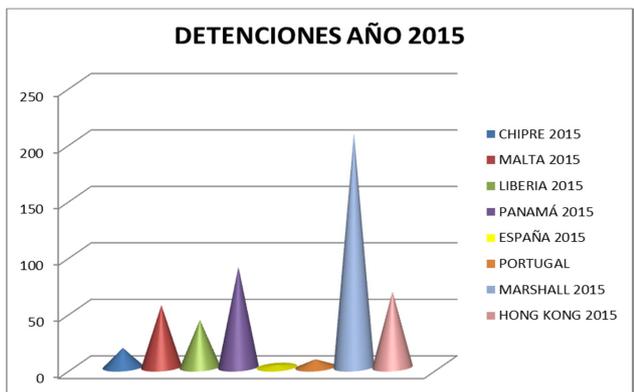
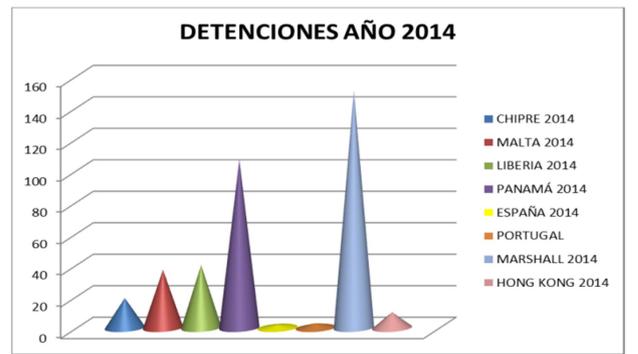
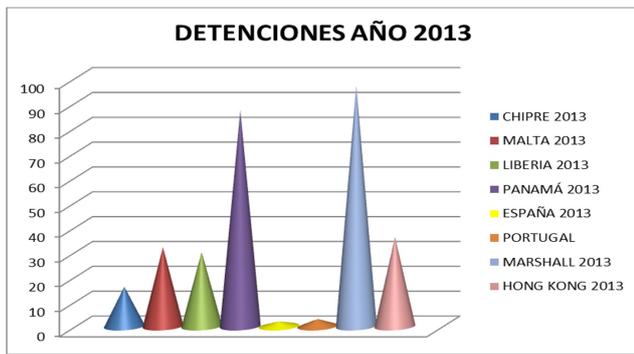
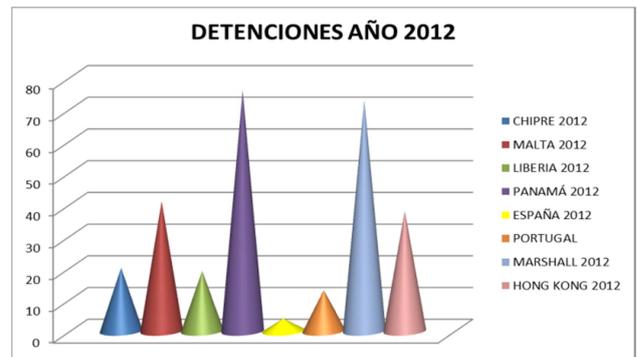
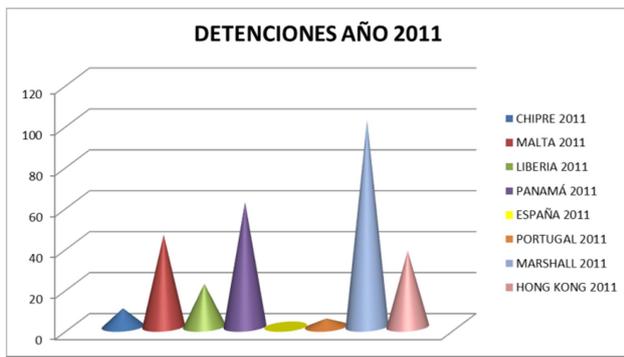
PUERTOS DE DETENCIÓN BARCOS PORTUGAL 2011-2017



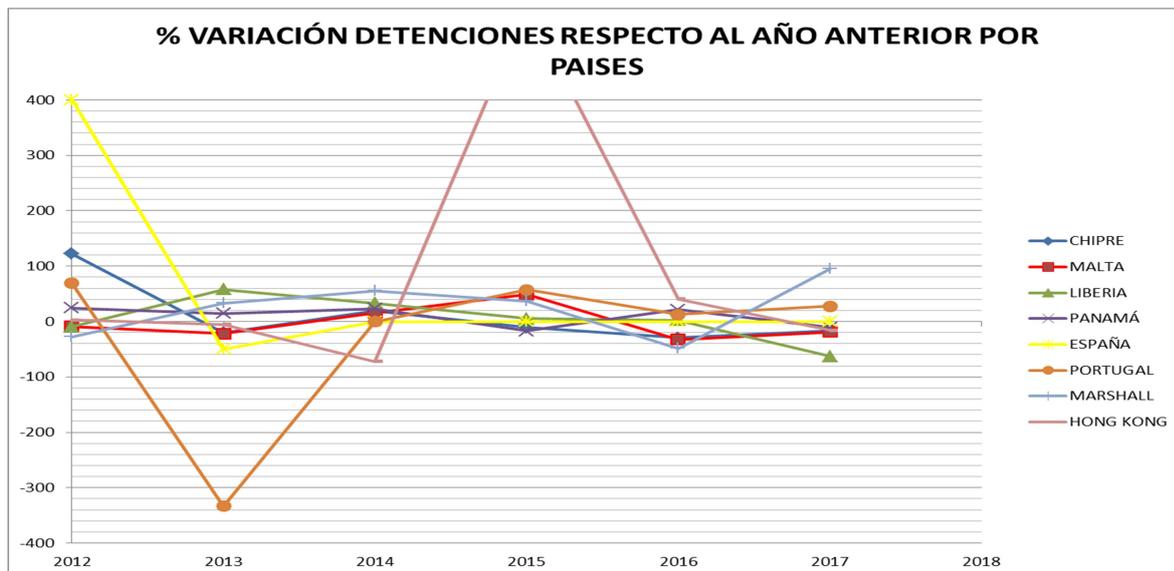
Italia, España y Holanda fueron los países de los puertos que más buques portugueses detuvieron.



Como se observa en el gráfico referente a España, el año 2012 es el momento en el que empezó el aumento de detenciones, que provocó que en el año 2015 se degradase la bandera española a la lista gris. Recordemos que se debió por nueve buques que presentaron deficiencias, índice que de haberse presentado en otro registro con más inscripciones no hubiese supuesto tan dramático suceso.



Aunque las banderas de conveniencia presenten un índice muy superior de detenciones, siguen figurando en la bandera blanca debido al inmenso porcentaje de buques y tonelaje inscritos en ellos, lo que hace que les perjudique menos que a un registro con menos abanderamientos como el REC. Como vemos por lo gráficos es desmesurado el índice de detenciones que presentan y que no disminuye con el paso de los años.



A pesar de que estos registros figuren en la lista blanca esto no significa que sus buques estén en perfectas condiciones. Las autoridades portuarias internacionales lo saben y les prestan especial atención cuando entran en sus puertos a fin de analizar si suponen un peligro o no para la navegación internacional. Dicha situación aumenta la probabilidad de que un buque inscrito en estos registros sea inspeccionado y detenido.

DURACIÓN DETENCIONES DÍAS	FRECUENCIAS															
	CHIPRE								MALTA							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT
1	2	1	3	4	2	0	1	13	11	8	9	2	6	1	0	37
2	2	4	2	2	1	4	1	16	1	4	6	4	7	10	6	38
3	2	3	1	0	0	2	0	8	6	10	6	4	6	7	9	48
4	1	5	3	3	3	2	1	18	3	4	3	3	10	4	2	29
5	0	1	3	2	3	1	0	10	1	2	2	6	6	5	2	24
6	0	0	1	1	3	0	0	5	2	2	1	2	3	3	3	16
7	0	1	0	0	0	1	2	4	1	5	0	4	2	0	1	13
8	1	1	2	4	0	1	0	9	1	3	1	2	2	1	2	12
9	0	1	0	1	1	0	0	3	2	0	0	1	1	0	0	4
10	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	5	1	0	6
11	1	1	0	0	1	0	0	3	1	1	1	0	0	1	0	4
12	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	3
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	3
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	7
15	0	0	1	1	0	0	0	2	1	0	0	1	0	1	1	4
16	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3
17	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
18	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	2
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
>50	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0

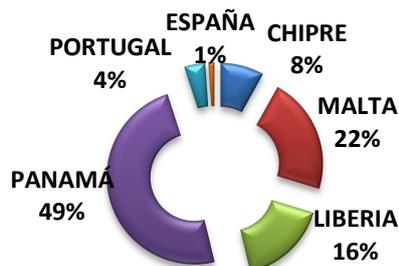
DURACIÓN DETENCIONES DÍAS	FRECUENCIAS															
	LIBERIA								PANAMÁ							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT
1	6	2	9	2	4	3	0	26	13	17	25	6	1	6	1	69
2	3	4	8	5	5	7	2	34	9	6	12	8	9	14	10	68
3	3	3	3	10	9	7	6	41	8	10	9	15	9	17	12	80
4	5	2	4	1	2	4	3	21	8	6	9	21	11	11	13	79
5	1	3	0	5	5	6	1	21	4	8	11	11	14	11	11	70
6	0	1	0	4	1	0	1	7	1	6	6	2	10	17	8	50
7	1	0	1	3	5	1	1	12	2	3	2	4	7	9	4	31
8	2	0	2	0	2	4	1	11	4	1	0	6	5	2	4	22
9	0	0	0	1	0	1	1	3	2	2	3	2	3	4	4	20
10	0	0	2	0	0	0	0	2	1	1	3	3	1	2	5	16
11	0	0	1	11	2	2	1	17	1	1	1	3	3	0	3	12
12	0	0	0	1	0	1	0	2	1	4	3	2	2	0	2	14
13	0	2	0	0	2	1	1	6	1	2	0	2	1	0	2	8
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	5	0	9
15	0	0	0	0	2	1	0	3	1	1	0	3	1	2	0	8
16	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1
17	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	1	1	1	0	3
18	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	1	1	1	1	5
19	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
20	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	3
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	3
22	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	4
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	1	5
25	0	0	0	2	5	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
27	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	4
29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
32	0	0	0	2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	2
33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
34	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
46	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
>50	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	5	6	1	7	20

DURACIÓN DETENCIONES DÍAS	FRECUENCIAS															
	ESPAÑA								PORTUGAL							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT
1	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1
2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	4	1	0	6
3	0	1	0	0	0	1	1	3	0	1	0	1	1	1	2	6
4	0	0	2	1	0	0	0	3	0	1	2	0	1	0	0	4
5	0	3	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	1	1	1	4
6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
8	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
>50	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2

DURACIÓN DETENCIONES DÍAS	FRECUENCIAS															
	ISLAS MARSHALL								HONG KONG							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOT
1	7	3	1	0	2	1	0	14	1	1	1	0	0	0	1	4
2	1	1	3	3	2	0	4	14	1	0	1	0	1	1	2	6
3	6	1	2	1	3	0	6	19	2	1	1	1	2	1	0	8
4	7	2	5	2	2	8	5	31	2	2	0	0	1	2	1	8
5	1	2	0	5	0	3	3	14	1	2	2	2	1	1	1	10
6	1	1	1	0	0	6	2	11	0	0	0	1	2	0	4	7
7	1	2	2	1	1	0	3	10	0	1	0	0	0	2	0	3
8	3	0	2	0	0	0	2	7	0	0	1	1	0	0	1	3
9	0	0	2	1	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	0	2
10	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	1	0	0	1
11	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
12	1	0	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0	0	1	0	2
13	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
14	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2
16	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
31	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
>50	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0

COMPARATIVO DETENCIONES

EN % 2011-2017



Del comparativo se aprecia como Panamá tiene un enorme índice de detenciones, lo que complica muchísimo la actividad del transporte marítimo. Por tanto, escoger un registro como el REC, que presenta un bajo índice de detenciones, supone una garantía de explotación comercial “tranquila” para el naviero. Esto se consigue únicamente gracias a los estándares de seguridad que mantiene nuestro registro y las sociedades de clasificación autorizadas por él, condición que no va a cambiar en el futuro.

ANEXO 6. BUQUES.

Siguiendo con los bulk carriers, la empresa Cosco tiene abanderados estos buques bajo el registro de Singapur, siendo el más representativo el Yuan Zhen Hai de 2013, mientras que la China Merchants Energy Shipping, que



realiza mayoritariamente las rutas que comprenden Australia-Sud África-Brasil, prefiere utilizar el registro de Hong Kong y así lo demuestra con el buque Ore China. Por su parte, la compañía Gearbulk utiliza los registros de Panamá y Bahamas con el Bulk Aquila y el Lawin Arrow respectivamente, ambos de 2014. En cambio, Fednav para su buque Federal Columbia, que además es de ice clase 1c, prefiere utilizar el registro de las Islas Marshall. La ice class es una certificación dada por las sociedades de clasificación o autoridades estatales que garantiza que el buque ha sido construido para poder navegar a través de mares helados.

Pasando a los petroleros, la compañía Frontline utiliza mayoritariamente la bandera de las Islas Marshall, en los VLCC tienen un total de 21 buques donde 13 son de este registro y los restantes se distribuyen con 3 buques en el de Bahamas, otros tantos en el



de Liberia y 2 en el de Hong Kong, destacando el Front Prince como el más moderno. En cambio, los Suezmax y Aframax en su práctica totalidad están abanderados en Islas Marshall, ya que en los primeros sólo hay uno abanderado en Hong Kong y en los Aframax dos. Más curiosa es la situación de la OVERSEAS SHIPHOLDING GROUP donde absolutamente todos sus buques operan bajo pabellón de los Estados Unidos y la propia publicidad de la compañía hace referencia al respeto que tienen por su cultura, arraigo y a la Jones Act de 1920. Conviene recordar aquí que debido a la normativa norteamericana, únicamente los buques abanderados en su registro pueden realizar estos tipos de tráfico y los de cabotaje.



Por lo que se refiere a los quimiqueros, la compañía Navig8 dispone de una flota de 76 buques de este tipo, 55 de los cuales están abanderados bajo pabellón de las Islas Marshall y los restantes están distribuidos bajo los

pabellones de Antigua y Barbuda, Singapur, Hong Kong, Malta, Chipre y Liberia. En cambio, la empresa Odfjell que también tiene una flota de 76 barcos registrados bajo varias banderas. Como detalle curioso, los barcos más antiguos de Odfjell están abanderados bajo el registro noruego y los más modernos, Southern Quokka 2017 y Sun Triton 2016, bajo el de Liberia y Panamá.

En LNG la compañía Gaslog ha abanderado toda su flota de 25 buques bajo el pabellón de Bermuda, destacando el Gaslog Seattle 2013, mientras que la Maran Gas Maritime tiene sus buques actuales y los que tiene en construcción bajo el pabellón griego. Por su parte, la compañía Qatar gas



transport, tiene la mayoría de su flota bajo el pabellón de Islas Marshall, estando los restantes bajo pabellón griego. Por último, la compañía MOL utiliza distintos registros, aunque los buques que utiliza como imagen de la empresa, el Papua y el Gdf Suez Cape Ann, usan respectivamente el de Hong Kong y el de Noruega.



En lo referido a los Ro-Ro, Hoegh Autoliners, tiene la mayoría de sus barcos bajo pabellón noruego, como su buque más representativo el Trigger de 2015, y los restantes están distribuidos en Bahamas, Singapur, Panama, EEUU y las Islas Marshall. La empresa American Ro-ro carrier tiene todos sus buques

abanderados bajo pabellón norteamericano (debido a la Jones Act) y, la Eurokor, que dispone de una gran flota, utiliza al buque Morning Laura de 2010 abanderado en Panamá para el tráfico entre Korea-España. En cambio, para el tráfico entre Reino Unido-Japón utiliza el Morning Post de 2010 pabellón de Islas Marshall y finalmente para el tráfico Suecia-Japon se utiliza el Morning



Peace de 2017 con pabellón de Marshall. Mientras que la Siem Car Carriers prefiere el registro de Liberia. Por último, y para enseñar una compañía “diferente”, tenemos a Bahri que utiliza buques RO-LO en el tráfico de medio oriente y todos sus buques están abanderados bajo pabellón de Arabia Saudí.



El mercado de portacontenedores está viviendo recientemente el aumento considerable de tamaño de los buques empleados hasta ahora. Se ha pasado de los 16.800 TEU del Emma Maersk de 2006 que marcó un hito en su día, a los futuros

23.000 TEU de los nuevos buques que serán entregados a MSC. Habrá que ver cómo se desarrollan los próximos acontecimientos, ya que aunque las economías de escala son esenciales en este sector, también lo es el tamaño y calado de los puertos, a fin de explotar comercialmente los barcos. Como se ha dicho en el TFM, Maersk utiliza mayoritariamente el registro danés, en cambio MSC utiliza los registros de Panamá y Liberia indistintamente. OOCLL tiene la mayoría de sus buques bajo pabellón de Hong Kong, MOL el de Islas Marshall y Panamá. Por último la compañía CMA-CGM utiliza varios registros, dejando el francés para sus buques insignia.



ANEXO 6. REABANDERAR PARASOBREVIVIR AL ENTORNO.

Maersk sigue creciendo como mayor compañía de portacontenedores del mundo. Comprendió hace tiempo que para lograrlo necesitaría tener unos costes bajos de explotación y ello se consigue a través de un registro que le sea favorable en todos los aspectos, tanto económicos como de inspecciones y detenciones. Por ello, va a abanderar los buques de la compañía Hamburg Süd a otros registros, habiendo empezado a utilizar esta estrategia con el Cap San Juan y el Cap San Lázaro, que ya han sido reabanderados en el registro danés. Esta maniobra demuestra la gran importancia que tienen los registros para una exitosa explotación de una empresa naviera así como de su supervivencia en un mercado con exceso de capacidad.



Maersk Line set to reflag Hamburg Süd containerships away from Germany

By Mike Wackett 04/12/2017

Maersk is to reflag its recently acquired Hamburg Süd containerships away from the German registry, despite its promise of a “light-touch” acquisition.

Maersk Line confirmed last week its intention to reflag a number of Hamburg Süd vessels, including 10,600 teu flagships Cap San Juan, Cap San Lazaro and Cap San Vincent, to either Danish or Singapore registration early next year.

The decision – which it said was in line with Maersk Line’s “flagging strategy” – will add to concerns in Hamburg about the acquisition of the 150-year-old niche carrier, not least as it comes so soon after the closing of the transaction [...]

According to vesselsvalue.com, Hamburg Süd’s fleet of 47 container vessels, includes 12 registered in Germany, 15 registered under the Liberian flag and four Brazilian-flagged.

ANEXO 7. LAS TECNOLOGÍAS DEL FUTURO.

Este parece que es el camino que van a tomar las nuevas tecnologías en el sector. Mediante el empleo de ellas se conseguirá reducir tanto el tiempo como los costes necesarios para realizar las operaciones comerciales. Aunque la industria marítima no sea de las primeras en implantar las nuevas tecnologías, cada vez se está adentrando más en ellas. Por ello, es necesario que las Administraciones, a través de los registros, tengan en cuenta esta situación, la favorezcan y ayuden a su desarrollo e implantación.

BLOCKCHAIN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO: CASO DE ÉXITO

Febrero 22 2018

LA ADOPCIÓN DE LA TECNOLOGÍA BLOCKCHAIN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO ESTÁ DANDO SUS PRIMEROS PASOS. OS CONTAMOS UNO DE LOS PRIMEROS CASOS DE ÉXITO.

Las compañías Louis Dreyfus Co. como vendedor y Shandong Bohi Industry Co. como comprador han realizado su transacción de productos básicos agrícolas con esta nueva metodología con la que se ahorraron tiempo y dinero.

Las transacciones en el negocio marítimo suelen comprender una gran cantidad de documentación: conocimientos de embarque, contratos de fletamento, documentos de seguros, entre otros, que en muchos casos incluyen procedimientos de pago u otras obligaciones que implican a muchas y variadas partes situadas en distintos lugares.

Cada parte, en esta cadena de transacciones, espera tener seguridad de pago de su trabajo y protección contra incumplimientos (como por ejemplo en la entrega de los bienes transportados).

El uso de tecnologías BlockChain puede eliminar el papel en todo este trasiego documental simplificando enormemente los procedimientos y asegurar las transacciones involucradas en las operaciones. Cambiará las transacciones comerciales tal como las conocemos a día de hoy, reemplazando dicha cantidad ingente de papeles por mecanismos online directos e inmediatos entre compradores y vendedores.

Por primera vez, a finales de enero de 2018, se fletaba un buque granelero con semillas de soja desde EE.UU. hasta China empleando tecnología Blockchain.

Louis Dreyfus Co. Shandong Bohi Industry Co., ING, Societe Generale y ABN Amro tomaron parte en esta transacción aportando contratos de ventas, cartas de crédito y

diversos certificados, todos digitales, a través de su plataforma blockchain Easy Trading Connect (ETC).

robert serpollet, director ejecutivo de negocios de louis dreyfus, comentaba que habían reducido a un quinto el tiempo de procesamiento de datos y documentos.

Durante esta venta, el proveedor de equipos marinos, Russel Marine (que trabaja con el Consejo de Exportación de Soja de los EE.UU., USSEC) ofreció sus servicios de supervisión, inspección además de coordinación logística. También intervino Blue Water Shipping que junto con el anterior emitieron los certificados necesarios para llevar a cabo el envío.

El Departamento de Agricultura de los EE.UU (USDA), país remitente del cargamento, asesoró a las empresas sobre la emisión de certificados fitosanitarios.

Y no sólo se ahorró tiempo, la cantidad de dinero ahorrada también fue considerable, tal y como comenta Anthony Van Vliet, director de negocios de ING, ya que el volumen de transacción es elevadísimo y el margen de beneficios es muy bajo.

ANEXO 8. ADOPCIÓN DE LAS TECNOLOGÍAS.

La confirmación de la noticia anterior la realiza la reciente joint venture entre dos gigantes empresariales, por el lado del sector marítimo está Maersk y por el lado del tecnológico IBM. La idea de la asociación entre ambas empresas es la de mejorar el comercio mundial a través de la digitalización de las cadenas de suministro, que redundará en una simplificación de todos los procesos junto a un aumento de la seguridad de los mismos. Por lo que se ve el futuro de las líneas regulares pasa por la implantación de soluciones tecnológicas de este tipo, que poco a poco también se incluirán en mayor medida a las líneas de tráfico tramp. El proceso acaba de empezar y es imparable.

Noticias de IBM / Notas de Prensa

Maersk e IBM formarán una Joint Venture Global utilizando tecnología blockchain para mejorar el comercio mundial y digitalizar las cadenas de suministro

Copenhague, Dinamarca/Armonk, NY - 16 ene 2018: AP Moller - Maersk (MAERSKb.CO) e IBM (NYSE: IBM) anunciaron hoy su intención de establecer una Joint Venture, para proporcionar métodos más eficientes y seguros para la gestión del comercio global, utilizando tecnología blockchain.

El objetivo de esta nueva compañía será brindar una plataforma de digitalización del comercio global, desarrollada conjuntamente, construida sobre estándares abiertos y diseñada para ser utilizada por todo el ecosistema global naviero. Abordará la necesidad de brindar más transparencia y simplicidad en el movimiento de mercancías a través de las fronteras y las zonas comerciales.

El coste y el tamaño de los ecosistemas de comercio mundiales continúan creciendo en complejidad. Cada año se envían más de 4 billones de dólares en productos, y más del 80 por ciento de los bienes que se consumen diariamente, son transportados por la industria de transporte marítimo. Se estima que el coste máximo de la documentación comercial requerida para procesar y administrar muchos de estos bienes alcanza una quinta parte de los costes reales de transporte físico. Según el Foro Económico Mundial, al reducir las barreras dentro de la cadena de suministro internacional, el

comercio mundial podría aumentar en casi un 15 por ciento, impulsando las economías y creando empleos.

Las características de blockchain son ideales para grandes redes de los distintos socios. Una tecnología de ledger distribuida; blockchain establece un registro compartido e inmutable de todas las transacciones que tienen lugar dentro de una red y luego permite a las partes autorizadas acceder a datos confiables en tiempo real. Al aplicar la tecnología para digitalizar los procesos de comercio globales, se puede introducir una nueva forma de comando y consentimiento en el flujo de información, lo que permite a múltiples socios comerciales colaborar y establecer una vista única compartida de una transacción sin comprometer detalles, privacidad o confidencialidad. Maersk, el líder mundial en logística de contenedores, e IBM, un proveedor líder de tecnología blockchain y soluciones de interoperabilidad y visibilidad de cadenas de suministro para empresas, utilizarán blockchain para potenciar la nueva plataforma, y emplearán otras tecnologías de código abierto basadas en la nube, incluyendo Inteligencia Artificial (IA), Internet de las Cosas (IoT) y analítica, entregados a través de IBM Services, para ayudar a las empresas a mover y rastrear bienes de forma digital a través de fronteras internacionales. Los fabricantes, líneas navieras, promotores de carga, operadores de puertos y terminales, transportistas y autoridades aduaneras, y en última instancia, los consumidores, pueden beneficiarse de estas nuevas tecnologías.

"Esta nueva compañía marca un hito en nuestros esfuerzos estratégicos para impulsar la digitalización del comercio global. El potencial de ofrecer una plataforma digital neutra y abierta para intercambiar información de manera segura y sencilla es inmenso, y todos los actores de la cadena de suministro se beneficiarán ", dijo Vincent Clerc, director comercial de Maersk y futuro presidente del consejo de la nueva Joint Venture.

"Al unir nuestro conocimiento del comercio con las capacidades de IBM en tecnología blockchain y en tecnología para empresas, confiamos en que esta nueva compañía pueda marcar una diferencia real en la configuración del futuro del comercio global".

La plataforma blockchain de IBM permite que cientos de clientes y miles de desarrolladores construyan y escalen redes activas en casos de uso complejos, incluidos pagos transfronterizos, cadenas de suministro e identificación digital.

"Los importantes avances que IBM ha realizado en blockchain han demostrado que esta tecnología puede promover nuevos modelos de negocios y desempeñar un rol destacado en cómo funciona el mundo, mediante la creación de negocios más inteligentes", dijo Bridget van Kralingen, vicepresidente sénior de IBM Global Industries, Solutions and Blockchain. "Nuestra Joint Venture con Maersk significa que ahora podemos acelerar la integración de esta emocionante tecnología con los millones de

organizaciones que desempeñan roles vitales en una de las redes más complejas e importantes del mundo, la cadena global de suministro. Creemos que blockchain va a emerger como una solución líder dentro de este mercado, para que las empresas aprovechen nuevas oportunidades económicas".

IBM y Maersk comenzaron una colaboración en junio de 2016 para construir una nueva tecnología blockchain, basada en la nube. Desde entonces, varias empresas y autoridades han puesto a prueba la plataforma, incluidas DuPont, Dow Chemical, Tetra Pak, Port Houston, Rotterdam Port Community System Portbase, Customs Administration of the Netherlands, U.S. Customs and Border Protection.

La Joint Venture ahora permitirá a IBM y Maersk comercializar y escalar sus soluciones a un grupo más amplio de corporaciones globales, muchas de las cuales ya han expresado interés en las capacidades y están explorando formas de utilizar la nueva plataforma, incluyendo General Motors y Procter and Gamble, para agilizar las complejas cadenas de suministro que operan, además de la compañía promotora de carga y de logística, Agility Logistics, para proporcionar mejores servicios al cliente, como la intermediación de despacho de aduanas.

Adicionalmente, autoridades aduaneras y gubernamentales, incluyendo Aduanas de Singapur y Aduanas de Perú, están explorando la posibilidad de usar la plataforma para facilitar flujos de comercio y optimizar la seguridad de las cadenas de suministro. Los operadores de terminales globales APM Terminals y PSA International para enriquecer la colaboración portuaria y mejorar la planificación de terminales. Con el apoyo de la Guangdong Inspection and Quarantine Bureau, conectando a su Sistema de Trazabilidad de Calidad Global para productos de importación y exportación, la plataforma también vinculará a los usuarios con importantes corredores comerciales dentro y fuera de China.

Para abordar las necesidades específicas de la industria, Maersk e IBM también están estableciendo un consejo de asesores expertos en la industria para ayudar a optimizar aún más la plataforma y los servicios, proporcionar orientación y retro-alimentación sobre factores importantes de la industria e impulsar estándares abiertos.

Maersk e IBM han nombrado a Michael J. White, expresidente de Maersk Line en Norteamérica, como CEO de la nueva compañía. Acerca de ello, dijo: "Hoy en día, se desperdicia una gran cantidad de recursos debido a procesos manuales ineficientes y predispuestos a errores. Las pruebas confirmaron nuestras expectativas de que, en toda la industria, existe una demanda considerable para obtener mejoras y oportunidades de eficiencia derivadas de la agilización y estandarización de los flujos de información mediante el uso de soluciones digitales. Nuestra ambición es aplicar

estos aprendizajes para establecer una plataforma totalmente abierta en la que todos los participantes de la cadena de suministro global puedan participar y obtener un valor significativo. Esperamos seguir ampliando nuestro ecosistema de socios a medida que avanzamos hacia una solución global".

Inicialmente, la nueva compañía planea comercializar dos capacidades principales, destinadas a digitalizar la cadena integral de suministro global.

- Una red de información naviera proporcionará visibilidad de la cadena integral de suministro para permitir que todos los actores involucrados en la gestión de la cadena de suministro puedan intercambiar información sobre eventos de envío en tiempo real de manera segura y sin interrupciones.
- Paperless Trade (comercio sin papel) digitalizará y automatizará las gestiones documentarias al permitir que los usuarios finales envíen, validen y aprueben documentos de forma segura, a través de los límites de la organización, lo que finalmente ayudará a reducir el tiempo y el coste de despacho y el movimiento de carga. Los smart contracts basados en blockchain aseguran que todas las aprobaciones requeridas estén conformes, lo que ayudará a acelerar las aprobaciones y reducir los errores.

Tras la aprobación regulatoria, se espera que las soluciones de la Joint Venture estén disponibles en un plazo de seis meses.

La nueva compañía tendrá su sede en el área metropolitana de Nueva York.

La plataforma se basa en la tecnología IBM Blockchain, que se proporciona a través de IBM Cloud y con la tecnología de Hyperledger Fabric 1.0, un framework de blockchain y uno de los proyectos de Hyperledger administrado por la Linux Foundation. Para obtener más información sobre la Joint Venture, visite: www.ibm.com/blogs/blockchain/2018/01/digitizing-global-trade-maersk-ibm

El establecimiento de la joint venture sigue estando sujeto a las aprobaciones regulatorias relevantes. La información proporcionada en este [aviso/correo electrónico/carta/presentación] no debe interpretarse de ninguna manera como una representación compromiso y podría estar sujeto a cambios. La información proporcionada representa metas y objetivos únicamente.

Acerca de IBM Blockchain

IBM es reconocido como el proveedor líder de blockchain empresarial. Los expertos en investigación, técnicos y comerciales de la compañía han roto barreras en las velocidades de procesamiento de transacciones, han desarrollado la criptografía más avanzada para asegurar transacciones y están contribuyendo con millones de líneas de

código fuente abierto para avanzar en blockchain para empresas. IBM es el líder en soluciones de código abierto blockchain diseñadas para empresas. Desde 2016, IBM ha trabajado con cientos de clientes en servicios financieros, cadenas de suministro, gobierno, comercio minorista, administración de derechos digitales y atención médica para implementar aplicaciones de blockchain, y opera una serie de redes que se ejecutan en vivo y en producción. La plataforma IBM Blockchain basada en la nube ofrece las capacidades integrales que los clientes necesitan para activar rápidamente y desarrollar, operar, gobernar y proteger con éxito sus propias redes comerciales. IBM es uno de los primeros miembros de Hyperledger, un esfuerzo colaborativo de código abierto creado para desarrollar las tecnologías blockchain de la industria. Para más información acerca de IBM Blockchain visite <https://www.ibm.com/blockchain>

Acerca de Maersk

A.P. Moller-Maersk es una empresa integrada de transporte y logística con múltiples marcas y es líder mundial en el transporte de contenedores y operación de puertos. Incluyendo una división de energía independiente, la compañía emplea a aproximadamente 88.000 empleados a través de sus operaciones en 130 países.

ANEXO 9. COMERCIO ELECTRONICO Y COMO AFECTA AL TRANSPORTE MARITIMO.

El comercio electrónico ha cambiado radicalmente el modo en que los consumidores realizan la compra de bienes y servicios. Hace poco más de una década era impensable pensar que empresas del tipo e-commerce pudieran llegar a ser verdaderos imperios empresariales que pudieran estar pensando en crear sus propias cadenas de suministro porque las existentes no cumplen con sus expectativas. Las empresas Amazon.com Inc. y Alibaba Group Holding Ltd., han tenido un crecimiento tan grande y tienen unas necesidades de transporte y logística tan específicas que los clásicos operadores marítimos no saben si van a poder satisfacerlas. Por ello, el líder de carga contenerizada Maersk, tiene como objetivo mejorar los sistemas empleados a fin de poder satisfacer sus necesidades. Estas empresas han alcanzado niveles de riqueza tan grandes que podrían perfectamente crear sus propias líneas de transporte, por ello toda la industria está preocupada y necesita desarrollar e implantar las nuevas tecnologías.

Business

The World's Biggest Container Shipping Line Is Now Worried About Amazon and Alibaba

Christian Wienberg and Alaric Nightingale

12 de febrero de 2018 17:27 CET Updated on 13 de febrero de 2018 4:00 CET

The world's biggest container shipping line is trying to stop customers like Amazon.com Inc. and Alibaba Group Holding Ltd. from becoming competitors in just a few years' time.

"Amazon is a threat if we don't do a good job for them," Soren Skou, the Chief Executive Officer of A.P. Moller Maersk A/S, said in a phone interview. "If we don't do our job well, then there's no doubt that big, strong companies like Amazon will look into whether they can do better themselves."

Shares of FedEx Corp. and UPS Inc. dropped last week on a report that Amazon plans to handle more deliveries to its customers' doorsteps. The question the maritime industry is now asking itself is to what extent the online retailer will also try to take greater control of transportation of shipments bound for Amazon warehouses. For now, those tend to be handled by Maersk and companies like it.

Taking greater control of shipments would give Seattle-based Amazon more flexibility and help it avoid possible congestion in its warehouses.

Skou is betting his strategy of combining the Maersk conglomerate's container activities -- including a shipping line, a port operator and a freight-forwarding service provider -- will offer Amazon and others like it the integrated supply chain they need.

It's not just a question of a smooth delivery, said Skou. Giant retailers like Amazon also want better information about shipments to manage supply chains as effectively as possible. Maersk is rolling out a new digitization strategy to modernize an industry in which bookings often still take place by phone. Last month, it formed a joint venture with IBM to develop the use of blockchain technology to manage and track cross-border trade.

"Amazon is not interested in phones and email -- they want to be hooked up electronically and digitally so the business transacts on its own," Skou said. "This matches our new strategy: they want end-to-end container shipping and we want to offer the whole service."

The Copenhagen-based company has already come a long way. In 2014, it took more than 2 hours to complete a container booking at Maersk. In 2016, the average was 22 minutes, and management wants to bring that down to as little as 2 minutes this year.

By creating more integrated, digitized shipping systems, companies like Maersk and Amazon could also speed up automation across supply chains, said Luis Benito, a Southampton, England-based innovation strategy director at Lloyd's Register, which has been classifying the world's merchant fleet since 1760. To begin with, that could mean optimizing delivery slots for vessels as they arrive at ports. Longer term, successful digitization may serve as a catalyst for multiple other aspects of automation in the maritime industry, he said.

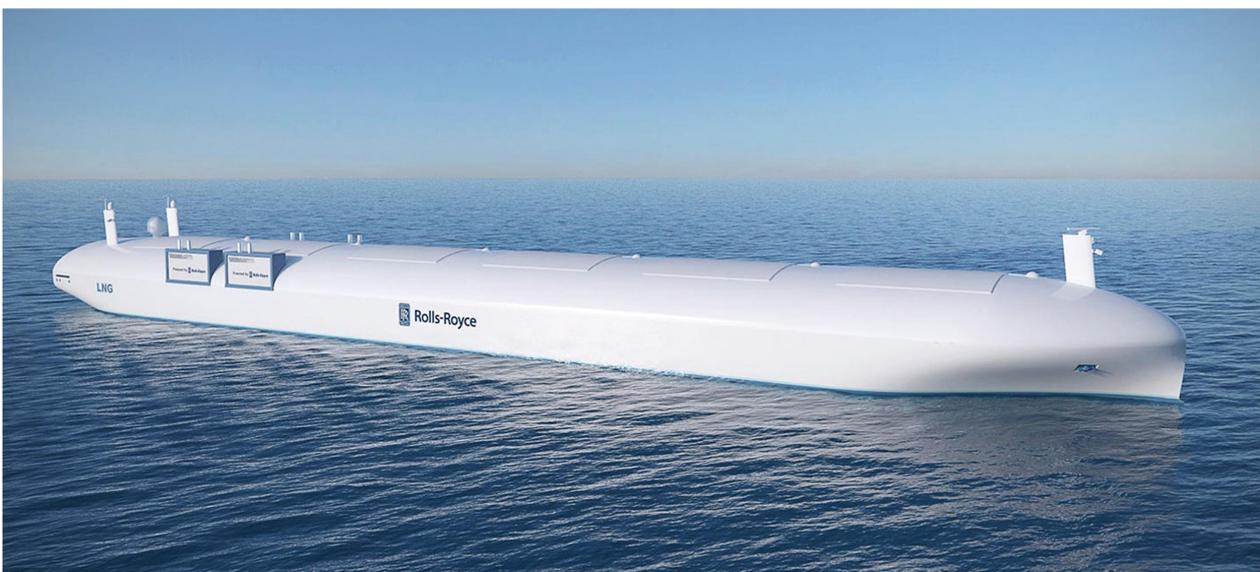
ANEXO 10. BUQUES AUTONOMOS.

Por último, no podía faltar la que se supone que será la verdadera revolución de la industria: buques que puedan moverse solos por la mar sin necesidad de tener tripulación en ellos para poder funcionar. Ya se están realizando pruebas y los países nórdicos parece que quieren instaurar esta tecnología lo antes posible. Como se ha dicho, no existe un marco jurídico que regule esta situación, la Administración debería de estudiarla para poder ofrecer el REC como registro a utilizar para esta clase de buques. Además, hay que tener en cuenta que ya se están desarrollando terminales portuarias especializadas para esta clase de buques en nuestro territorio, especialmente el puerto de Bilbao.

Se está delante de una oportunidad única que podría catapultar al segundo registro español en el referente de la industria. El establecimiento de una marco normativo será una tarea difícil que tomará tiempo para poder realizarse. Por ello, la Administración tiene que empezar cuanto antes este cometido para que así se pueda implantar en el momento que se necesite y lo más importante, que la normativa no sea contraria a lo que puedan establecer entidades internacionales como la IMO.

BARCOS AUTÓNOMOS: LA ROBÓTICA A LA CONQUISTA DE LOS MARES

Rolls-Royce ha presentado el primer prototipo de una nueva generación de barcos autónomos que podrían estar operativos en dos o tres años. Además, en Noruega ya se ha inaugurado el primer campo de pruebas para estas naves no tripuladas.



La historia de la literatura está plagada de historias como la de “El Holandés Errante” ese barco fantasma condenado a vagar eternamente sin tocar puerto. También abundan las historias, más apegadas a la realidad, de embarcaciones encontradas en alta mar sin tripulantes. De alguna manera, produce fascinación imaginar esas gigantescas moles atravesando los océanos sin seres humanos en sus tripas. Sin embargo, la evolución tecnológica permite vislumbrar un mundo de colosales criaturas metálicas vagando por los océanos y emitiendo ondas electromagnéticas para comunicarse entre sí como si fueran manadas de ballenas.

En Rolls-Royce, tal como apuntaba recientemente Oskar Levander, su vicepresidente de Innovación, Ingeniería y Tecnología Marina, ya están trabajando en soluciones que permitan alcanzar la automatización absoluta en los vehículos marítimos. De hecho, la compañía británica ya ha avanzado sus planes para desarrollar un barco de estas características con una autonomía de 3500 millas náuticas, sesenta metros de eslora, velocidades superiores a los 25 nudos y la posibilidad de permanecer más de tres meses en alta mar.

No obstante, es muy probable que en una primera fase no veamos grandes buques mercantes completamente automatizados, sino que el cambio se vaya introduciendo paulatinamente en pequeños trayectos y de forma escalonada. Por ejemplo, en un ferry con una ruta fija, los sistemas de navegación serían autónomos mientras que se mantendría tripulación de servicio para atender a los pasajeros. Además, los sistemas de control irán combinando la navegación remota desde tierra con soluciones de inteligencia artificial que permitan a las embarcaciones reaccionar ante situaciones imprevistas tales como tormentas u obstáculos en su camino.

En un mundo ideal, el último estadio de los buques autónomos sería el de unas naves muy distintas a las actuales, no solo en lo tocante a su funcionalidad, sino en su diseño. Estructuras destinadas hasta ahora a la tripulación humana como el puente de mando desaparecerían, mejorando su aerodinámica. La desaparición de las cabinas de la tripulación también redundaría en la optimización de las bodegas de carga. Por último, estos buques se podrían diseñar de tal manera que se convirtieran en fortalezas inexpugnables para los piratas. Además, al carecer de tripulantes humanos, las posibilidades de secuestro se reducirían sensiblemente.

Sin duda, el proceso no está exento de incógnitas. Aunque son innegables los avances en tecnología y robótica marítima, resultaría difícil replicar en un entorno dinámico, global e incontrolado como son las travesías oceánicas, la eficacia de protocolos como el modelo Industry 4.0. Este sistema, desarrollado en Alemania para avanzar en la automatización y descentralización de las fábricas a través de la inteligencia artificial e Internet de las cosas, aún necesita un cuidadoso estudio, integración, análisis y legislación antes de dar luz verde siquiera a los primeros proyectos.

Fiordo de Trondheim: la guardería de los barcos del futuro

En medio del estado de Michigan, en EEUU, hay una ciudad de trece hectáreas donde no vive nadie, las casas solo son fachada y los coches no tienen conductor. Se llama MCity y es la pista que utilizan marcas como Ford para poner a prueba sus coches autónomos. Si viajamos algunos miles de kilómetros nos encontraremos con su homólogo acuático. Se encuentra en Noruega, en el fiordo de Trondheim, y es el resultado de la colaboración de la Universidad Noruega de Ciencia y Tecnología y el Gobierno del país escandinavo. El escaso tráfico marítimo que registra esta zona del país, sumado a sus particularidades geográficas y la presencia de diversas industrias a lo largo de la línea de costa, así como la apuesta gubernamental por las nuevas tecnologías, lo convierten en un sitio idóneo para comprobar la viabilidad de algunos de los navíos más sofisticados del planeta. Compañías como Kongsberg Seatex, SINTEF Ocean, Maritime Robotics y la propia Rolls-Royce Marine, mencionada al principio de este artículo, ya han puesto a prueba sus sistemas de navegación y detección de colisiones en condiciones muy cercanas a las reales. “Hasta donde sabemos, este es el primer campo de pruebas de su clase en el mundo”, declaraba recientemente Gard Ueland, presidente de Kongsberg Seatex.