

EL REGISTRO ESPECIAL DE CANARIAS. VENTAJAS Y SITUACIÓN HOY.

Manuel Carlier de Lavallo

Director General – Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

Profesor Titular de Explotación del Buque – Universidad Politécnica de Madrid

1. OBJETO

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (en lo sucesivo, REC) fue creado mediante la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM). Según consta en el punto f) del apartado 3B del Preámbulo (Exposición de Motivos) de dicha ley, su finalidad era “*posibilitar la competitividad de nuestras empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en registros similares en países miembros de la CEE (hoy UE)*”.

Tras la citada LPEMM, se fueron sucediendo una serie de normas de desarrollo que, como luego se verá, mejoraron sensiblemente las condiciones de explotación de los buques inscritos en el REC y de este modo, como pretendía la LPEMM, su competitividad. Hoy día, el REC constituye, sin duda, el principal y más exitoso instrumento de la política marítima española reciente y el elemento clave que ha permitido no sólo detener el largo y grave declive de la flota mercante española, sino el inicio de su recuperación.

El objeto de este trabajo es resumir la situación actual del REC, sus ventajas y los aspectos en los que resulta aún mejorable, todo ello tanto desde el punto de vista jurídico como económico y práctico.

2. INTRODUCCIÓN

Un registro de buques es un espacio administrativo en el que se inscriben aquellos y que determina su nacionalidad y la legislación aplicable a los mismos en todo tipo de materias (fiscal, laboral, seguridad marítima, etc.). Así lo recoge tanto la normativa internacional (artículo 5 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Alta Mar firmado en Ginebra el 29 de abril de 1958, y en vigor en España desde el 27 marzo de 1971), que añade:

- Los buques navegarán con la bandera de **un sólo Estado**.
- Se prohíben los cambios de bandera **si no se efectúa previamente el cambio de registro**, dando de baja al buque en el registro precedente y de alta en el nuevo.
- Cada Estado es libre para **regular las condiciones de acceso a su registro** nacional de los buques, y por lo tanto, para otorgarles su nacionalidad.

Asimismo, en el derecho interno español, el art. 10.2 del Código Civil establece que, “*los buques quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro*”.

Tradicionalmente, el elemento determinante del lugar de registro del buque, y por lo tanto, de la nacionalidad del mismo, era la **nacionalidad** del propietario del buque (fuera éste una persona física o jurídica).

Dado que, como queda dicho, son los propios Estados los que marcan las condiciones que deben tener los buques para acceder a su registro, la práctica totalidad de los Estados **permitía inscribir en sus registros únicamente a los buques que fueran propiedad de sus nacionales**, fueran éstos personas físicas o jurídicas (empresas establecidas en el país en cuestión). En este último caso (es decir, cuando el propietario sea una empresa), la legislación interna de cada país establece asimismo los **requisitos de nacionalidad para las Empresas**. Así, mientras en algunos países es suficiente que la empresa esté **establecida** en el mismo, otros exigen requisitos adicionales al mero establecimiento (determinado porcentaje del **capital, control efectivo** por nacionales, etc).

Históricamente, la normativa de los diferentes países solía exigir expresamente que la propiedad del buque recayera en nacionales de ese mismo Estado (ya fuesen personas físicas o jurídicas) para poder ser registrado en él. En este tipo de registros, conocidos como **registros cerrados** y también llamados, hoy día, clásicos o convencionales, existía siempre un **vínculo-efectivo** (*genuine link*) entre los intereses económicos de los gestores del buque y su país de bandera, identificándose en la práctica nacionalidad del buque y nacionalidad del naviero. Con pequeñas excepciones, hasta el inicio de la década de los 20 del presente siglo, la práctica totalidad de los registros mundiales de buques eran cerrados.

En la primera mitad del siglo XX, varios acontecimientos históricos propiciaron el nacimiento de los llamados registros libres o abiertos. Durante la Ley Seca americana, varios armadores de los EE.UU. inscribieron sus buques en el registro de Panamá para eludir la prohibición de vender alcohol. Panamá advirtió la potencial importancia de esta nueva fuente de ingresos para el país y modificó su legislación interna para favorecer estas transferencias. Se rompió así, por primera vez, el comentado *genuine link*.

El paso de buques desde sus registros de origen al panameño continuó en los años siguientes, de forma que en 1939 el registro de Panamá tenía inscritos 159 buques, frente a los 24 de 1924. La propiedad de estos buques, aunque mayoritariamente norteamericana, incluía también a británicos, alemanes, griegos e incluso españoles (consecuencia de la guerra civil). Posteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial, armadores alemanes abanderaron sus buques en otros países para eludir los bloqueos comerciales u obtener un tratamiento de neutralidad.

Hoy día existen numerosos registros abiertos internacionales, entre los que cabe citar los de Panamá, Liberia, Bahamas, Malta, Chipre, San Vicente, Honduras, etc. Como muestra la Tabla 1, el porcentaje de la flota mundial que opera bajo este tipo de registros continúa creciendo en los últimos años, de tal modo que lejos de tratarse de una situación excepcional, hoy día ha llegado a ser, en realidad, la norma del mercado. Son, pues estos buques los que imponen, entre otros aspectos, los fletes en los mercados internacionales.

Tabla 1: Porcentaje que la flota de los registros abiertos supone respecto de la flota total mundial

Datos al 1 de enero de cada año. Fuente: ISL Bremen

Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
% (TPM)	43,3	47,7	50,0	52,2	52,6	53,1	53,9

3. LAS VENTAJAS DE LOS REGISTROS ABIERTOS

3.1 Los costes de los buques

Los costes de los buques suelen clasificarse en las siguientes componentes:

- DE CAPITAL: Amortización contable + Costes financieros
- TÉCNICOS: Mantenimiento + Reparaciones + Pertrechos + Lubricantes.
- SEGUROS: Casco y Máquinas + P&I
- LABORALES: Salarios + Seg. Social + Viajes + Vituallas
- COMBUSTIBLE
- TASAS Y SERVICIOS PORTUARIOS
- IMPUESTOS

Una vez que se ha adquirido y financiado un buque determinado, la mayor parte de estas componentes resultan prácticamente fijadas por elementos externos al naviero y fuera de su control. Es el caso de los costes de **capital**, del **combustible** y las **tasas y servicios portuarios**.

En los costes **técnicos** y de **seguros**, existe algún posible margen de ahorro, pero en realidad muy pequeño para cualquier armador profesional y responsable. Aunque haya quien pretenda identificar automáticamente registros abiertos con buques subestándar, lo cierto es que no resulta rentable escatimar en estas partidas dada, por una parte, su gran incidencia en la conservación del buque y, por otra, la cada vez mayor severidad de los controles de *Port State Control*. En todo caso, el importe de las mismas no viene determinado por la bandera, sino principalmente por el estilo o política de operación del armador.

Sin embargo, hay dos componentes de los costes de explotación de un buque en los que tiene una incidencia fundamental el marco jurídico al que se encuentra sometido y, por tanto, la bandera que determina el mismo: los fiscales y los laborales.

Dentro de los costes **fiscales** hay que incluir tanto el impuesto de sociedades, como los que gravan la renta de los tripulantes y las cotizaciones a la seguridad social. La norma general en los registros abiertos es la siguiente:

- No existe un **impuesto de sociedades** que grave los beneficios empresariales. En su lugar, la empresa naviera abona una tasa fija, que depende únicamente del tonelaje de arqueo de los buques que opera. Este régimen especial de tributación, conocido como *tonnage tax*, ha comenzado a ser establecido en algunos países desarrollados sólo a partir de 1997 (con la excepción de Grecia, que disponía de un sistema similar desde hace muchos años).
- No existe **fiscalidad sobre la renta de los tripulantes** extranjeros no residentes y no es obligatoria la inscripción de los trabajadores en el sistema de **seguridad social** del país de bandera, aceptándose la cobertura médica y de accidentes mediante un seguro privado.

Por su parte, los costes **laborales** vienen determinados por una serie de factores:

- **Número de tripulantes:** Para un buque dado, viene condicionado, entre otros factores, por la aplicación de un régimen de 2 o 3 guardias. Tanto el Convenio 180 de la OIT como el STCW de la

OMI, permiten un régimen de 2 guardias, mientras que algunos países (como España, por ejemplo) siguen exigiendo en todos los casos navegar a 3 guardias. Sólo por este aspecto, a un buque puede requerírsele hasta 3 tripulantes más, lo que supone alrededor de un 15% adicional de coste laboral.

- **Régimen de vacaciones:** Es un elemento de enorme importancia, por la necesidad de relevos, incluyendo los viajes, lo que motiva que la plantilla necesaria sea superior al cuadro operativo del buque en un factor multiplicador que es del orden de 1,7 o superior en los registros tradicionales de los países desarrollados, mientras que baja a 1,15 o 1,20 en los registros abiertos, en los que se aplica con generalidad el contrato por campañas. Dicho de otra forma, sólo por este concepto, los costes laborales bajo los registros tradicionales resultan alrededor de un 45% superiores a los de los registros abiertos.
- **Nivel de salarios:** Viene determinado principalmente por el nivel de vida imperante en el país de nacionalidad o de residencia del trabajador y, desde el punto de vista jurídico, por las normas aplicables sobre salarios mínimos y por los convenios colectivos o acuerdos similares que resulten de aplicación (por ejemplo, condiciones ITF).
- **Nacionalidad:** Suelen existir ciertos requerimientos relativos a la nacionalidad del capitán y, a veces, de un cierto porcentaje de oficiales u otros tripulantes, pero, en general, se conceden derogaciones, de forma que es posible emplear tripulantes de cualquier nacionalidad.

Desde el punto de vista de las **normas técnicas**, los países que ofrecen los principales registros abiertos han ratificado los principales convenios internacionales de la OMI (SOLAS, MARPOL, STCW, etc) pero no suelen tener normas nacionales en exceso de las mismas. El control de su cumplimiento se delega, en la inmensa mayoría de los casos, en las Sociedades de Clasificación, de modo que normalmente se evita la duplicidad de inspecciones que con frecuencia se ven obligados a sufrir los buques en los registros tradicionales. La consecuencia es que el nivel de mantenimiento y cumplimiento de las normas de seguridad depende en gran medida de la profesionalidad del armador y de su Sociedad de Clasificación. Aunque, como se ha indicado anteriormente, un armador responsable no debe esperar obtener una economía sensible bajo los registros abiertos en la partida de mantenimiento y reparaciones, lo cierto es que sí se obtiene en general una flexibilidad de operación sensiblemente mayor.

El valor económico que supone el conjunto de estas ventajas en los costes fiscales y laborales y la mayor flexibilidad en la aplicación de las normas técnicas es muy difícil de cuantificar en términos precisos pues depende de muchos factores. El mejor ejemplo es la comparación del impuesto de sociedades tradicional (un porcentaje de los beneficios), frente a la tasa fija por tonelaje (*tonnage tax*). Es evidente que si la empresa no genera beneficios de explotación, es preferible el primero, y viceversa. No obstante, en términos tanto económicos como de flexibilidad de operación, es indudable que las ventajas de los registros abiertos son muy importantes.

3.2 El flagging-out.

A mediados de la década de 1970, y como consecuencia de la primera crisis del petróleo, se generó un importante excedente de flota y los niveles de fletes disminuyeron drásticamente en el mercado. En estas condiciones, sólo los buques con costes más competitivos podían sobrevivir, por lo que muchos arma-

dores de países desarrollados comenzaron a transferir flota a registros abiertos en lo que se llamó el *flagging-out*. El éxodo se generalizó cuando sobrevino, en 1979, la segunda crisis del petróleo y a partir de 1981, la crisis de los mercados de fletes de carga seca hizo que se extendiese también a los *bulk-carriers* y buques de carga general. La mejor prueba de la gravedad de la crisis es que, tras alcanzar los 424 millones de GT en 1982, la flota mercante mundial se redujo, hasta los 403 millones de GT en 1988.

Dada la larga duración y la profundidad de estas crisis, las consecuencias del *flagging-out* sobre las flotas de los principales países marítimos fueron realmente muy graves. Así, entre 1975 y 1985, el Reino Unido perdió un 57% de la flota registrada bajo su pabellón y Noruega un 41%. En España, debido a las medidas de apoyo a la construcción naval establecidas a finales de los 70 (el llamado plan del millón de toneladas) y a las reservas de las principales cargas de importación en favor de la flota de pabellón nacional, acompañadas incluso por fletes oficiales en el caso del petróleo y los cereales, el declive de la flota de pabellón nacional se retrasó unos años y no comenzó hasta comienzos de los 80.

3.3 La respuesta de los países desarrollados: los segundos registros de buques

En 1982, la guerra de las Malvinas recordó al Reino Unido y al mundo entero la importancia estratégica, también por razones de defensa, de disponer de una flota bajo pabellón nacional. Como consecuencia, a mediados de los 80, cundió la alarma y varios Estados miembros de la OCDE consideraron necesario garantizar el mantenimiento bajo sus pabellones de una flota mercante de ciertas dimensiones. Para ello los gobiernos tenían básicamente tres opciones:

- a) Introducir **medidas proteccionistas restrictivas** (como reservas de carga, etc.), que irían en contra de la tradicional política liberal y no intervencionista de la OCDE y encarecerían el transporte marítimo a los usuarios, por lo que no se aplicaron este tipo de medidas.
- b) Establecer **subsidios directos a sus buques** para compensar, al menos parcialmente, las diferencias de coste con los registros libres. Muchos países desarrollados utilizaron, en mayor o menor medida, coyunturalmente, recursos de este tipo. No obstante estas medidas son costosas y no solucionan a largo plazo el problema de fondo.
- c) **Modificar su legislación fiscal y laboral** de forma que pueda ser competitiva la operación de los buques bajo sus pabellones nacionales. Esta vía requiere, especialmente en los aspectos laborales, un serio esfuerzo político y, en general, mucho tiempo. Por ello, primero el Reino Unido y a continuación la mayor parte de los Estados europeos optaron por una solución alternativa, consistente en **dejar intacto el marco legal de su Registro tradicional y configurar un marco adicional y alternativo, mediante la creación de un nuevo Registro bajo pabellón nacional** semejante, por sus características de competitividad, a los libres. Por otra parte, ello debía hacerse manteniendo, al mismo tiempo, una estricta aplicación de las normas internacionales en materia de seguridad.

Las principales **modificaciones legales** que se necesitaban, según se ha visto al analizar las ventajas de los registros abiertos, eran las siguientes:

- **Reducir las cargas fiscales sobre la empresa.** Existen varios mecanismos posibles para ello, como reducir o eliminar el impuesto sobre los beneficios de las empresas navieras, autorizar la amortización acelerada de los buques, etc.
- Posibilitar el **empleo de tripulaciones de cualquier nacionalidad, en condiciones laborales no sujetas a la legislación nacional** y con las menores cargas sociales y fiscales posibles sobre su salario. Los sindicatos de los países desarrollados se opusieron en general a esta posibilidad, que califican como *dumping social*. En general, aunque no en todos los países, se estimuló también, paralelamente, el empleo de tripulantes nacionales (pero sin imponerlo), reduciendo o eliminando también sus cargas sociales y fiscales.

Evidentemente, para ello teóricamente se podría modificar la normativa del Registro tradicional. No obstante, ello exigiría modificar varias leyes tan sensibles políticamente como las que regulan los impuestos sobre la renta de las personas físicas, el impuesto de sociedades, las cotizaciones a la seguridad social y la normativa laboral (en España, Estatuto de los Trabajadores). Por ello, en la mayor parte de los casos, se consideró más rápido y directo crear *ex-novo* un Registro más flexible, mediante una sola norma legal que se aprobó de una sola vez en el parlamento. Nacieron así los “segundos registros”, que llamaremos:

- **Registros *off-shore*,** si el nuevo Registro se crea en un territorio de soberanía, pero que goza de un tratamiento legal específico y distinto de la legislación general del Estado principal, lo que posibilita un tratamiento jurídico diferenciado de las mismas situaciones de hecho, entre el Estado principal y el territorio dependiente, específicamente en materia fiscal y laboral. De esta forma, en aquellos países que crean un registro *off-shore*, coexisten dos registros de buques: el tradicional (que en principio normalmente seguía siendo cerrado, es decir, reservado a sus nacionales) y el *off-shore* (que puede ser abierto o cerrado), y dependiendo en cuál de ellos está matriculado un determinado buque, le será aplicable una legislación u otra. Normalmente, al mismo tiempo se dotó a los territorios dependientes del Estado de una legislación mercantil ampliamente liberalizadora en materia de sociedades, control de cambios, transferencia de capitales, etc. No obstante, para la creación de este tipo de registros es necesario que el Estado tenga algún territorio dependiente política y legislativamente de él, pero en el que no se aplique plenamente la legislación nacional, normalmente una colonia, situación que disfrutaban el Reino Unido (con los de la Isla de Man, Gibraltar, etc.), Holanda (en las Antillas Holandesas) y Francia (en las Islas Kerguelen).
- **Registros Especiales:** Dado que no todos los Estados interesados en crear un nuevo registro de buques competitivo, contaban con posesiones en ultramar idóneas para poder ubicarlo y dado que algunos consideraron que era el único modo de dotar de competitividad a su flota, decidieron crearlo **en su propio territorio**. Así, los Registros Especiales quedan al margen de la legislación ordinaria en virtud de la normativa que los ha creado. Esto sí que supone una verdadera “ficción jurídica”: a un buque se le aplica un régimen fiscal y laboral diferente según esté inscrito en el libro del Registro ordinario o en el especial. Los primeros registros especiales en entrar en funcionamiento fueron los de Noruega (NIS, 1997), Dinamarca (DIS, 1988) y Alemania (ISR o GIS, 1989). Posteriormente han establecido registros especiales Portugal (Madeira, 1989), Luxemburgo (1990), España (REC, 1992) y últimamente Italia (2000).

La publicación más completa y detallada sobre esta materia es "*Guide to International Ship Registers and Ship Management Services*", publicada anualmente por la revista *Lloyd's Ship Manager*, que recoge todos los registros abiertos existentes, con sus condiciones de acceso, tarifas, normativa fiscal y laboral, direcciones de contacto, etc.

4. EL REGISTRO ESPECIAL ESPAÑOL EN LAS ISLAS CANARIAS (REC)

La primera propuesta de creación de un registro especial español data de 1986, el mismo año de modificación del régimen del Registro de la Isla de Man. En esta fecha, la Asociación de Navieros Españoles (Anave) y la Asociación de Industrias Refineras de Petróleo (Aserpetrol), con el apoyo del Gobierno Autónomo de Canarias, patrocinaron conjuntamente un estudio jurídico-económico en el que participaron acreditados profesionales, coordinados por el Instituto Marítimo Español IME.

Dicho estudio concluyó que, a pesar de que las islas Canarias cuentan con un régimen fiscal especial dentro de España y de la UE (entonces CEE), por lo demás (y en particular, en los aspectos laborales) les es de plenamente aplicación la legislación española ordinaria, por lo que no reunía las condiciones para establecer un registro *off-shore*. Sin embargo, no se apreciaron dificultades jurídicas insalvables para la creación de un registro adicional al ordinario y con una normativa "especial" en aspectos fiscales y laborales (ya fuese en las islas Canarias o en cualquier otro lugar de territorio nacional). Ello suponía una novedad absoluta, ya que el primer registro especial como tal, el NIS, no se crearía hasta un año más tarde. Tan novedosa y revolucionaria resultó en aquel entonces la propuesta que no fue considerada.

A pesar de las reiteradas peticiones de las empresas navieras, e incluso, posteriormente, del sector de la construcción naval nacional, la Administración española no asumió realmente esta necesidad hasta finales del año 91 (cuando ya existían casi todos los precedentes de registros especiales citados). Hasta ese momento se prefirió mantener, como un baluarte, la obligación de empleo de tripulantes nacionales, sin comprender que si no existían navieras y buques competitivos en España, esos tripulantes no tendrían empleo. Lo cierto es que entre la primera propuesta de creación del Registro de Canarias (finales del 86) y la introducción de los incentivos fiscales del mismo (julio del 94) pasaron cerca de 8 años, en los que el pabellón español perdió más de 350 buques, 4 millones de GT y cerca de 12.000 empleos. Por fin, a finales de 1991, se difundió un primer Anteproyecto de Ley de creación de un Registro Especial en las islas Canarias. Posteriormente, esta iniciativa se incorporó, como Disposición Adicional Decimoquinta, a la **Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM)**, que fue aprobada y entró en vigor en noviembre de 1992.

Las características principales del registro así creado eran las siguientes:

- Pueden registrar en él sus buques **armadores nacionales o extranjeros**. En este último caso, es suficiente designar un representante de la empresa en las Islas Canarias. Se trata, pues, desde su origen de un registro **abierto**.
- **El capitán y el primer oficial deben ser en todo caso españoles**. Del resto de la tripulación, al menos un 50% deben ser nacionales de la U.E. y el resto pueden ser extranjeros no nacionales de

países miembros de la U.E., que pueden ser contratados en condiciones no sujetas a la legislación laboral española. No obstante, el Ministerio de Transportes (ahora de Fomento) puede autorizar, caso a caso, el aumento del porcentaje del 50% de extranjeros.

- Los buques inscritos en el mismo **inicialmente no podían realizar tráfico de cabotaje nacional entre puertos españoles**, pero la LPEMM contemplaba que el Gobierno podrá autorizarles en el futuro, mediante Real Decreto, si lo consideraba oportuno, a la vista de la liberalización del cabotaje en la U.E. Por ello, y a raíz de la aprobación del Reglamento CEE 3577/92, por el cual se liberalizó el cabotaje, se aprobaron, sucesivamente:
 - El RD 897/1993, de 11 de junio (BOE del 26.6.93) por el que se autorizó a los buques del registro especial a participar en tráfico de cabotaje entre puertos peninsulares, de mercancías no estratégicas (quedando excluidos, por tanto, los productos petrolíferos y el agua potable).
 - El RD 392/1996, de 1 Marzo (BOE del 15.3.96), que autorizó a los buques del Registro Especial a realizar transporte de productos estratégicos (productos petrolíferos y agua potable), tanto en tráficos peninsulares como con las islas.
 - El RD 2221/98, de 16 de octubre, (BOE del 30.10.98), que autorizó la inscripción en el Registro Especial de todos los buques de cabotaje (inmediatamente antes de la apertura final de los tráficos de cabotaje insular, que tuvo lugar el 1.1.99).

Aunque estaban previstas en citado Anteproyecto de 1991, **la LPEMM no incluyó ninguna bonificación en materia fiscal o de seguridad social a favor de los buques del REC**. (Por tanto, y es bueno recordarlo, las únicas medidas que contenía el REC en su nacimiento, eran de tipo laboral). Hubo que esperar hasta la aprobación de la **Ley 19/94, de 6 de julio, del Régimen Económico y Fiscal de Canarias** (BOE del 7.7.94), en la que se incorporaron estos elementos. Este retraso, de un año y medio, resultó en la práctica muy importante, ya que estas medidas llegaron tarde para poder ser útiles a los buques que se vieron afectados por la primera fase de la liberalización comunitaria del cabotaje (tráfico entre puertos peninsulares), que tuvo lugar entre enero del 93 y febrero del 94. De acuerdo con lo dispuesto en la citada Ley del REF, estos incentivos fiscales eran aplicables **no sólo a los buques inscritos en el Registro Especial**, sino **también a los buques utilizados en servicios regulares de cabotaje con Canarias**, aunque por el momento, como se ha indicado, no se les permitía inscribirse en el Registro Especial (y, por tanto, no podían emplear tripulantes extranjeros).

Muy pocos meses después, la Ley 42/1994, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, publicada en BOE del 31.12.94 (la llamada "Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado") mejoró las bonificaciones, que se mantuvieron durante 1995 y 1996. Finalmente, mediante la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1997, las bonificaciones se incrementaron nuevamente a los porcentajes que siguen en vigor desde entonces.

Tabla 2: Evolución de las bonificaciones fiscales a los buques del REC

Concepto	Dic 92 - Julio 94	Julio 94 - Dic 94	Ene 95 – Dic 96	Desde 1.1.97
I. Sociedades	0	35 %	35 %	90 %
IRPF tripulantes	0	15 %	25 %	50 %
Cotizaciones SS	0	50 %	70 %	90 %

El conjunto de estos incentivos fiscales y de modificaciones al régimen inicial fueron mejorando la competitividad del Registro Especial y ampliando su posibilidad de actuación en cabotaje, mejorando, en consecuencia, muy sensiblemente su atractivo para los navieros.

Como consecuencia, el tonelaje registrado en el REC fue aumentando progresivamente, como se muestra en los **Gráficos 1 y 2**. En el primero se aprecia que, desde 1999, prácticamente la totalidad del tonelaje de la flota mercante de transporte de paellón español se encuentra inscrita en el REC.

Gráfico1: Flota controlada por navieras españolas 1970 - 2002

Datos al comienzo de cada año

Fuente: Lloyd's, ANAVE

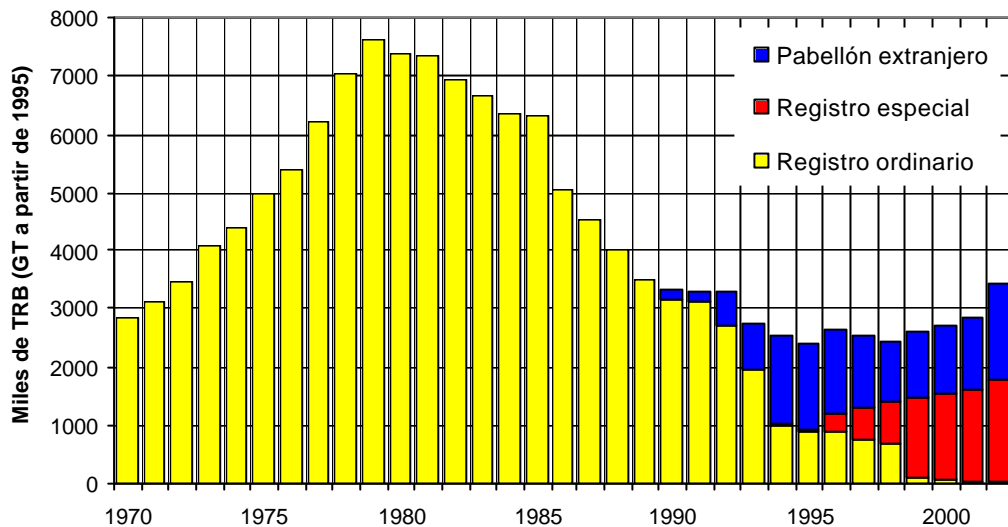
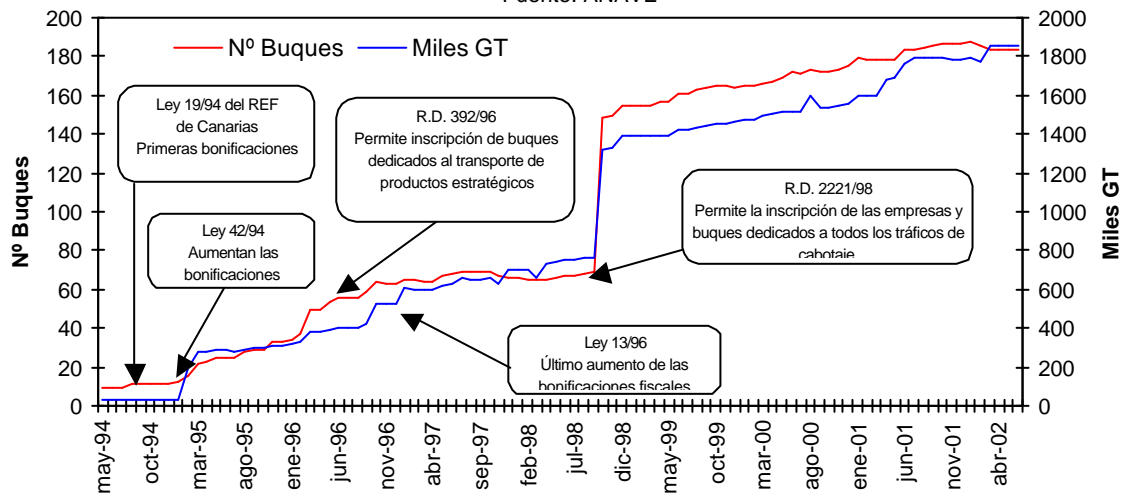


Gráfico 2: Flota inscrita en el Registro Especial Canario

Datos al comienzo de cada año

Fuente: ANAVE



5. CONSIDERACIONES SOBRE LA COMPETITIVIDAD DEL REC

5.1 Consideraciones generales

A partir de las consideraciones incluidas en el apartado 3, en el que se analizaron las ventajas relativas de los registros abiertos, procede ahora analizar las del registro canario, tanto con referencia a aquellos, como respecto a otros registros especiales europeos.

A este respecto, los factores principales que conviene revisar son:

- El marco fiscal.
- Los tráficos a los que se puede legalmente acceder: el acceso a determinados mercados, cargas y fletes puede ser un elemento básico para la competitividad de un registro, dado que determinados tráficos (como es el caso de los de cabotaje nacional en los EE.UU. y en algunos de los Estados miembros de la UE) siguen reservados a ciertos pabellones.
- El marco laboral y social.
- La consideración del registro desde el punto de vista del control por el Estado del puerto (*Port State Control, PSC*). Los diferentes acuerdos sobre PSC (como el Memorando de París) utilizan hoy día factores de selección para inspección (*targetting factor*) que dependen de los porcentajes de deficiencias y detenciones detectados en cada registro e incluso clasifican éstos en listas blanca, gris y negra. Más aún, una reciente Directiva comunitaria contempla la expulsión de los tráficos de la UE a los buques que siendo de la lista negra del MOU de París hayan sido detenidos más de dos veces en 24 meses.
- Otros aspectos jurídicos en materia de seguridad, medio ambiente y calidad.

A continuación se analizan sucintamente todos estos elementos en el REC, en su situación actual y, como consecuencia, aquellos aspectos en que sería posible la mejora de la misma. No obstante, antes de ese análisis detallado, resulta muy ilustrativo hacer unas consideraciones generales, a la vista de la situación, en 2002, de la flota operada por las navieras españolas.

Tras la liberalización del transporte marítimo establecida por los Reglamentos UE 4055/86 (tráfico internacional) y 3577/92 (cabotaje), las empresas navieras españolas han de operar en unos mercados que, incluso los nacionales, están abiertos a la competencia internacional. La flota operada por las navieras españolas, está actualmente registrada de la siguiente forma:

Tabla 3: Buques mercantes de transporte operados por empresas navieras españolas, en junio de 2002
(Fuente ANAVE)

Registro	Buques	Miles GT
Español Canarias (REC)	184	1.853
Español ordinario	19	27
Extranjeros	125	1.563
TOTAL	328	3.444

Analizando esta flota por tipos de buques, se obtiene la siguiente tabla:

Tabla 4: Buques mercantes de transporte operados por empresas navieras españolas, en junio de 2002
(Fuente ANAVE)

Tipos buques	Español ordinario		REC Especial		Extranjeros		TOTAL	
	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT
Petroleros	3	4.873	16	654.477	8	276.406	27	935.756
Graneleros	0	0	0	0	23	828.305	23	828.305
Carga General	2	9.80	12	36.900	35	118.829	49	156.709
Portacontenedores	1	1.381	24	180.721	6	35.054	31	217.156
Ro-ros	1	1.923	39	328.440	7	51.651	47	382.014
Frigoríficos	4	5.158	7	23.350	24	78.231	35	106.739
Gaseros	0	0	4	104.384	6	50.252	10	154.636
Pasaje y ferries	6	10.929	56	394.139	1	9.805	63	414.873
Otros	2	1.712	26	130.750	15	115.056	43	247.518
TOTAL	19	26.956	184	1.853.161	125	1.563.589	328	3.443.706

De un estudio en profundidad de la actividad de esta flota, cuyo detalle queda fuera del ámbito de este trabajo, se deduce que, aunque existen excepciones, y algunas de ellas notables, **una gran mayoría de los buques abanderados en España se emplean única o principalmente en tráficos de cabotaje**, mientras que **la flota que opera en mercados internacionales lo hace en su inmensa mayoría bajo pabellones extranjeros** (principalmente Panamá, Madeira, Chipre y Bahamas).

Teniendo en cuenta que, como es sabido, la ya concluida liberalización del cabotaje comunitario bajo el Reglamento 3577/92 implica que las empresas navieras españolas no necesitan disponer del pabellón nacional para operar en cabotaje, sino que podrían hacerlo bajo otros pabellones europeos, parece evidente, de este simple análisis, que **el REC resulta bastante adecuado, en términos generales, para competir en los tráficos de cabotaje nacional, mientras que cuando los buques operan principalmente en tráficos internacionales, el recurso a los registros abiertos resulta casi imprescindible**.

Consecuentemente, si se pretende que, a medio largo-plazo, existan buques mercantes de bandera nacional operando en tráficos internacionales, resulta aún necesario mejorar las condiciones competitivas del REC. De ahí el interés del análisis pormenorizado que se realiza a continuación.

Por otra parte, resulta también ilustrativo comparar el empleo que los armadores de los principales países marítimos europeos hacen de los registros nacionales e internacionales.

La **Tabla 5** muestra que:

- El conjunto de los países analizados opera, en promedio, un 65% del tonelaje de sus flotas bajo pabellones extranjeros y sólo un 35% bajo sus pabellones nacionales.
- Únicamente Holanda (40,2%) e Italia (32,6%) operan porcentajes sensiblemente menores de flota bajo pabellones extranjeros que España.
- R. Unido, Noruega, Finlandia, Dinamarca, Portugal y Francia operan bajo pabellones extranjeros porcentajes de flota muy similares a los de España (entre el 52% y el 57%).

- Otros países, como Bélgica, Suecia, Alemania y Grecia operan bajo pabellones extranjeros porcentajes de flota muy superiores a los de España (del 68% al 99%).

Tabla 5: Flota controlada al 1 de enero de 2002 por los principales países de nuestro entorno
(Fuente: ISL Bremen)

	Pabellón Nacional		Pabellón Extranjero		TOTAL		Nacional	Extranj
	buques	miles tpm	buques	miles tpm	buques	Miles tpm	tpm (%)	tpm (%)
Bélgica	2	5	121	7.052	123	7.057	0,1%	99,9%
Suecia	157	1.350	170	6.581	327	7.931	17,0%	83,0%
Alemania	402	7.258	1.767	29.954	2.169	37.212	19,5%	80,5%
Grecia	775	45.620	2.347	99.551	3.122	145.171	31,4%	68,6%
Reino Unido	263	7.774	380	10.450	643	18.224	42,7%	57,3%
Noruega	676	27.435	725	33.847	1.401	61.282	44,8%	55,2%
Finlandia	98	996	34	1.183	132	2.179	45,7%	54,3%
ESPAÑA	203	2.111	125	2.594	328	4.705	44,9%	55,1%
Dinamarca	310	7.980	319	8.916	629	16.896	47,2%	52,8%
Portugal	38	548	14	605	52	1.153	47,5%	52,5%
Francia	121	2.862	94	3.126	215	5.988	47,8%	52,2%
Holanda	484	3.251	167	2.183	651	5.434	59,8%	40,2%
Italia	472	8.488	121	4.097	593	12.585	67,4%	32,6%
TOTAL	4.001	115.678	6.384	210.139	10.385	325.817	35,5%	64,5%

¿Qué conclusiones cabe extraer de los datos anteriores? Depende, como siempre del cristal con el que se miren. La situación actual del pabellón español a este respecto no es ni mucho menos excepcional o especialmente desfavorable. Más bien al contrario, en relación con nuestros vecinos comunitarios nos situamos en una zona promedio y unos 10 puntos porcentuales por debajo del porcentaje medio de empleo de flota bajo pabellones extranjeros. Esto puede, no obstante, justificarse por el hecho de que, en comparación con otros países europeos, la actividad desarrollada en tráficos de cabotaje nacional supone para las empresas navieras españolas un porcentaje mayor de su actividad total.

5.2 Aspectos fiscales

Como ya se ha indicado en el apartado 4, aunque la LPEMM no preveía ninguna ventaja fiscal para el REC, la Ley del REF de Canarias introdujo unos incentivos fiscales a favor de los buques inscritos en el REC, que fueron mejorados varias veces y por última vez hasta la fecha, en la Ley 13/96, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (Ley de Acompañamiento a los Presupuestos de 1997). En la actualidad, dichos incentivos consisten en:

- **Bonificación del 90% sobre la cuota del Impuesto de Sociedades.** El artículo 76 de la Ley del REF establece que la bonificación se aplicará en la porción de cuota que corresponda a la parte de la base imponible que proceda de la **explotación** desarrollada por las empresas navieras de sus buques inscritos en el REC, lo que supone pagar un tipo del IS de sólo un 3,5%.

Importa señalar que, a los efectos de la aplicación de esta bonificación, Hacienda considera que los posibles beneficios obtenidos de la venta de un bien no pueden considerarse como producto de su

explotación. Por tanto, los beneficios que puedan obtenerse de operaciones de compra-venta de buques inscritos en el REC se gravan al 100% del tipo estándar del 35% en el IS, no siéndoles de aplicación la bonificación del REC. Se debe también tener en cuenta que, desde el 1 de enero de 2002, las empresas navieras pueden solicitar la aplicación de un régimen especial de tributación por el IS (*Tonnage Tax*), en el cual la base imponible se determina independientemente de los resultados de la empresa, únicamente en función del tonelaje de sus buques. Esta medida, no tiene relación en principio con el Registro Especial. Conviene aclarar que en la cuota determinada mediante este régimen sí se incluyen los posibles beneficios que se deriven de la venta de buques que se hayan adquirido después de la adscripción de la empresa al *Tonnage Tax*. No así los derivados de la compraventa de los buques que la empresa naviera posea antes de la adscripción al nuevo régimen, cuyo tratamiento es mucho más complejo.

- **Bonificación del 90% en la cuota patronal a la Seguridad Social de los tripulantes de los buques inscritos en el REC** (artículo 78 de la Ley del REF). La Tesorería General de la Seguridad Social planteó dudas respecto de la aplicabilidad de dicha bonificación a los llamados “conceptos de recaudación conjunta” (Formación Profesional, FOGASA y Desempleo), por entender que éstas últimas no se financiaban mediante la correspondiente aportación del Estado al Presupuesto de la Seguridad Social. No obstante, hoy se entiende y se aplica en la práctica por el Instituto Social de la Marina que **la citada bonificación es aplicable a todas las componentes de la cuota patronal a la SS, sin excepción alguna**, es decir: contingencias comunes, accidentes, formación profesional, fondo de garantía salarial, desempleo y horas extras, cualesquiera que éstas fueran. Del mismo modo, se debe tener en cuenta que, en la práctica, la citada bonificación es compatible con otras legalmente existentes (residente en Melilla, desempleados de larga duración, mayores de 45 años, etc.).

Esta bonificación en la SS ha sido, probablemente, sobre todo durante los primeros años, la de mayor importancia en el éxito del REC. Es lógico que haya sido así por cuanto la bonificación en el IS, aunque potencialmente muy importante, sólo tiene valor para las empresas que generen resultados positivos de explotación y, a comienzos de los 90, muchas navieras españolas estaban más bien en pérdidas.

- **Deducción del 50% en la parte de la base imponible del IRPF de los tripulantes** (nacionales por obligación personal y no nacionales por obligación real) correspondiente a los rendimientos del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en los buques inscritos en el REC (artículo 75 de la Ley del REF). En la práctica el Ministerio de Hacienda entiende por “tripulante” a toda persona que esté enrolada en el buque, incluyendo aquellos miembros de la dotación que no realizan funciones náuticas.

Hay que indicar que en principio esta bonificación no se tradujo inmediatamente en una reducción de los costes de las empresas. Otros países, como Holanda o Suecia, instrumentaron la devolución a las empresas de una parte del IRPF abonado por los tripulantes, pero en España el Gobierno no aceptó que se hiciese así. De ese modo, esta bonificación se tradujo en una mejora de los ingresos netos de los tripulantes que, no obstante, en la mayor parte de los casos se fue posteriormente trasladando progresivamente en los años subsiguientes en mayor o menor medida a las empresas mediante una congelación o menor incremento salarial. Cabe, no obstante, resaltar que la STS, de 30

de junio de 1998, estableció la nulidad de un acuerdo plasmado en convenio colectivo por el que una empresa naviera concreta y sus trabajadores acordaron la cesión directa e íntegra por parte de éstos de la referida bonificación a la reducción de los fletes de la empresa. El TS estableció que la citada cesión alteraba la finalidad de la referida bonificación fiscal. Quizá la sentencia sea ajustada a derecho en la forma, pero no parece lo sea en el fondo, pues obviamente la finalidad del REC, como indica el punto f) del apartado 3B del Preámbulo de la LPEMM es “*posibilitar la competitividad de nuestras empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en registros similares a países miembros de la CEE*” (hoy UE).

- **Exención del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados** sobre los actos y contratos realizados sobre los buques del REC (artículo 74 de la Ley del REF). En general, el impacto económico de esta bonificación es pequeño.

Los incentivos fiscales comentados **no tienen fecha de caducidad alguna**. Es importante señalar esto por cuanto, en algunas instancias del sector, se había pretendido que el plazo de vigencia temporal de las bonificaciones a los buques del REC había que entenderla ligada, por analogía, al de la Zona Especial Canaria (ZEC), y, por tanto, en vigor únicamente y, salvo prórroga expresa, hasta el 31 de diciembre de 2008. Por ello, se consultó a la Consejería de Economía del Gobierno de Canarias que confirmó oficialmente que los incentivos fiscales del REC se tramitaron de forma completamente separada de los de la ZEC y fueron aprobados por la Comisión Europea con fundamentos legales distintos y en fechas diferentes, por lo que no existe relación ni analogía posible entre ambos. De hecho confirmaron que los incentivos fiscales del REC no tienen, a diferencia de los de la ZEC, un plazo prefijado de duración, por lo que estarán vigentes mientras no sean derogados o modificados por una norma nacional o comunitaria. Por todo ello, los inversores no deben de tener dudas, pues existe plena seguridad jurídica en que los incentivos fiscales del REC no tienen fecha de caducidad alguna.

¿Cómo comparan estas bonificaciones fiscales con las de otros segundos registros europeos? ¿En qué medida cabría mejorarlas? Como es sabido, estas bonificaciones fiscales, que tienen consideración de ayuda de Estado, están expresamente autorizadas en las Directrices de la Comisión Europea sobre ayudas de Estado al Transporte Marítimo de 1997 (97/C 205/05. DOCE del 5 de julio de 1997). Aunque la Comisión está precisamente en este momento revisando esas Directrices, no es previsible que se introduzcan modificaciones muy substanciales.

En cuanto a la **cuantía**, el tope máximo de ayuda establecido en las Directrices es la exención plena de las cargas fiscales y parafiscales. Por tanto, **desde ese punto de vista, las bonificaciones del REC podrían incrementarse del 90% al 100% en las cuotas de Seguridad Social y del IS y del 50% al 100% en el IRPF de los tripulantes**. Hay algún precedente europeo, como el registro de Madeira, en el que las bonificaciones alcanzan estos niveles y, de hecho, éste es uno de los registros más empleados por los navieros españoles para tráficos internacionales. No cabe duda de que dicha mejora, en especial el posible aumento de la bonificación en el IRPF, podría tener un efecto positivo sobre la competitividad de los buques del REC.

El Gabinete de Estudios de ANAVE ha llevado a cabo una estimación de cuál sería el coste presupuestario del aumento de la actual bonificación en el IRPF. Aunque resultaría innecesariamente prolijo entrar en el detalle de estos cálculos, conviene citar sus principales conclusiones:

- En el conjunto de la flota del REC trabajan actualmente unos 5.980 marinos.
- El coste actual de la vigente bonificación del 50% en el IRPF para ese personal se estima en un total de unos 19,5 millones de euros (unos 3.250 millones de ptas).
- El aumento de dicha bonificación, digamos al 90%, para la totalidad de la flota del REC supondría un coste anual estimado en 12,7 millones de euros (unos 2.100 millones de ptas).
- Sin embargo, si la bonificación se aumentase únicamente a los buques que realizan una parte substancial de su actividad en tráfico internacional, el coste anual de la mejora, con la flota actual, sería de sólo unos 3,5 millones de euros (unos 580 millones de ptas). Esta última parece una cifra moderada, aunque es evidente que dicho coste presupuestario iría progresivamente en aumento en la medida en que esta actuación tuviese éxito, es decir, se tradujese en un aumento del número de buques de pabellón que operan en tráficos internacionales.

Respecto de la **finalidad** de las ayudas, hay determinados tipos de apoyos que, estando expresamente contemplados y permitidos en las Directrices de la Comisión, y existiendo en varios países europeos, no existen, sin embargo, en España. Es el caso, en particular de:

- Ayudas a la **repatriación de tripulantes**. La Comisión permite expresamente establecer ayudas que cubran el importe completo de viajes de tripulantes europeos desde sus puntos de desembarco hasta su país de residencia en la UE. Este tipo de ayudas podría ser especialmente útiles para mejorar la competitividad de los buques de navegación internacional en tráficos de larga distancia. Análogamente, cabría pensar que no sean tan necesarias para los buques del REC que naveguen principalmente en tráficos de cabotaje.
- Por otra parte, las Directrices de la Comisión también autorizan expresamente a otorgar **ayudas a la formación de tripulantes**, tanto para compensar los costes del embarque de alumnos en prácticas como los costes de la formación (a bordo o en tierra), de tripulantes que ya dispongan de títulos profesionales. Este capítulo también puede constituir un aliciente importante, por cuanto la formación continua del marino es cada vez más compleja y costosa, con cursos obligatorios que se multiplican y complican cada vez más. En España, en estos momentos, existen ayudas en este terreno en el marco de la Fundación Forcem, pero tienen un marco de aplicación muy burocratizado y bastante restrictivo, por lo que el establecimiento de una línea de ayudas específica con este fin resultaría muy positiva.

Como es sabido, cada vez con mayor frecuencia resulta difícil encontrar marinos españoles para determinados puestos (oficiales de máquinas, sobre todo). En muchos casos, los alumnos obtienen sus títulos universitarios pero, no estando interesados en navegar, ni siquiera terminan las prácticas necesarias para obtener los títulos profesionales. Unas becas de embarque podrían motivarles económicamente a hacerlo y a conocer mejor la vida en la mar, eliminando a la vez el coste de su embarque para las empresas. Las tareas a realizar en estos embarques en prácticas deberían programarse adecuadamente para que resulten formativas y atractivas para los alumnos. ANAVE promovió algunas iniciativas en este terreno hace ya casi 10 años y, más recientemente, algunos años la DGMM ha concedido unas becas para fines similares. Sería positivo revisar estas experiencias con vistas a di-

señar, con las contribuciones de todos los interesados, un plan para su aplicación de forma continuada.

Finalmente, por lo que se refiere al régimen especial de *Tonnage Tax*, y aunque no directamente ligado al Registro Especial, sí hay ciertos elementos que convendría revisar, a los que se hace referencia en un apartado posterior.

5.3 Tráficos a los que se puede legalmente acceder

Aunque, en un principio la LPEMM (punto Cinco.1 de la DA 15ª) limitaba el REC a los tráficoes internacionales y extranacionales, posteriormente se le fue concediendo acceso a los tráficoes de cabotaje nacional en España, conforme se iban cubriendo las etapas de liberalización previstas en el Reglamento Comunitario 3577/92, según se indicó detalladamente en el apartado 4. En consecuencia, **los buques del REC pueden acceder a todos los tráficoes nacionales, incluidos en particular todos los de cabotaje**. El régimen de acceso de otros buques a dichos tráficoes y que define, por tanto, cuál es, en los mismos, la competencia de los buques del REC, es el siguiente:

- Según establece el Reg. 4055/1986, a los **tráficoes internacionales** (tanto intra como extra comunitarios) tienen acceso **buques de cualquier pabellón**, incluyendo todos los registros libres.
- Por el contrario, en aplicación del Reg. 3577/92, que regula el acceso a los **tráficoes de cabotaje nacional**, varios países de la UE (España, Francia, Grecia, Italia y Portugal) mantienen los suyos abiertos únicamente para buques operados por armadores de la UE y que utilicen **buques inscritos y abanderados en un registro de la UE**.
- Adicionalmente, para los **tráficoes de cabotaje con las islas que no sean consecutivos a viajes internacionales**, cada Estado puede imponer la aplicación de sus **condiciones nacionales en materia laboral (*host State conditions*)**. En la práctica, cada país hace una aplicación ligeramente diferente de esta norma e interpreta de forma también diferente lo que significa “cabotaje consecutivo”, por lo que el régimen aplicable es bastante complejo y su descripción detallada se sale del ámbito de este estudio. Para confirmar que el régimen es complejo, baste decir que Portugal no admite la realización de líneas regulares de cabotaje consecutivo entre su territorio continental y sus islas, o, dicho de otro modo, sólo autoriza a servir tales líneas a buques que se dediquen exclusivamente a ese tráfico y que no toquen puertos extranjeros. Esta norma portuguesa es seguramente contraria al reglamento comunitario y como tal ha sido denunciada ante la Comisión por una empresa naviera alemana que tiene actualmente cinco buques portacontenedores inscritos en el REC. Pero lo cierto es que tras varios años, y hasta que se produzca un fallo del Tribunal de Luxemburgo al respecto, se continúa aplicando.

Cabe, no obstante, afirmar que **el REC es uno de los registros europeos más versátiles a este respecto** y que un buque inscrito en el mismo no debería tener problemas para participar en cualquier tráfico de cabotaje en los Estados de la UE (con la excepción citada de Portugal). Por el contrario, otros registros especiales de los Estados miembros de la UE tienen algunas restricciones, así, por ejemplo:

- Los buques inscritos en el Registro Especial de Dinamarca (DIS), no pueden realizar transporte de pasajeros o ferries en tráficos de cabotaje en Dinamarca y, en consecuencia, tampoco en otros países europeos.
- Los inscritos en el Registro Especial de Alemania (ISR) deben realizar la mayor parte del año tráficos internacionales, por lo que España no los admite para los servicios regulares de cabotaje.

Por tanto, como ya se vio al analizar la flota actualmente inscrita en el mismo, el REC puede ser una buena opción para buques que operen únicamente o especialmente en tráficos de cabotaje nacional en países europeos. No parece que España pueda por el momento hacer prácticamente nada para mejorar las condiciones del REC a este respecto.

5.4 Régimen laboral y social

5.4.1 La cuestión de la nacionalidad. Situación actual.

De conformidad con la LPEMM, la **dotación** de los buques inscritos en el REC debe estar compuesta por:

- Capitán y Primer oficial, españoles, en todo caso.
- El 50% del resto de los miembros deben tener nacionalidad española o de otro Estado miembros de la UE.
- El otro 50% pueden ser extranjeros no comunitarios.

No obstante, la LPEMM añade que el Ministerio de Fomento “*podrá autorizar a emplear una proporción superior de no-comunitarios cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio*”.

Esta redacción es **equilibrada y suficientemente flexible** y puede permitir, por ejemplo, que a los buques que naveguen principalmente en tráficos lejanos, o que cuenten con una alta proporción de miembros de la dotación dedicados a tareas no náuticas (de fonda, por ejemplo) puedan recibir un tratamiento caso a caso.

Conviene, no obstante, indicar que recientemente se ha puesto en tela de juicio si la reserva de los puestos de Capitán y Primer Oficial a los nacionales españoles es o no conforme a la normativa comunitaria. En efecto, a raíz de que el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) presentase, ante el Tribunal Supremo, un recurso contra la validez del RD 2062/1999 relativo al nivel mínimo de formación y profesiones marítimas, el TS decidió suspender el procedimiento y plantear, de oficio, al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas una cuestión prejudicial para determinar si la posibilidad de reservar los empleos de capitán y primer oficial a los nacionales españoles:

- es compatible con el ordenamiento jurídico comunitario, y

- en caso afirmativo, si la citada compatibilidad es absoluta (para todos los buques y situaciones) o relativa (sólo para los casos en que sea previsible que se ejerciten funciones públicas por el capitán y/o el primer oficial).

En estos momentos se encuentra pendiente la resolución de la citada cuestión prejudicial por el Tribunal de Luxemburgo.

Este asunto de la nacionalidad de los tripulantes es un asunto sensible, pero no tanto por la propia nacionalidad en sí, sino porque **la normativa del REC, del mismo modo que la de otros registros especiales europeos, permite que a los tripulantes no nacionales españoles (o comunitarios) no se les apliquen las condiciones laborales españolas, sino las que libremente pacten las partes.** Este tratamiento ha sido contestado por las principales centrales sindicales españolas, que lo consideran “*dumping social*”.

Como parece evidente, las empresas navieras españolas prefieren claramente emplear preferentemente a marinos nacionales, siempre que ello sea posible y compatible con la operación competitiva del buque en el mercado. Más aún, en los 125 buques que operan las empresas navieras españolas en pabellones extranjeros, la mayor parte de los tripulantes son precisamente españoles, aunque contratados en condiciones laborales internacionales.

Ahora bien, hay dos aspectos importantes que no cabe olvidar:

- El empleo de tripulantes extranjeros, en condiciones laborales no sujetas a la normativa española, es una posibilidad prevista en la legislación del REC desde sus orígenes a la que no cabe renunciar porque en ocasiones puede resultar vital para hacer viable la operación del buque bajo pabellón español. La única alternativa sería la transferencia del buque a un registro extranjero.
- Por otra parte, hay que reiterar que, ya en este momento y cada vez con mayor frecuencia, no es fácil encontrar profesionales españoles dispuestos a embarcar, sobre todo en ciertas titulaciones de máquinas. Sin perjuicio de que se lleven a cabo todas las iniciativas que correspondan para intentar promocionar nuevas vocaciones, el empleo de marinos extranjeros puede, a medio y largo plazo, resultar imprescindible para complementar la limitada disponibilidad de titulados nacionales.

Lo cierto es que entre 1992 y 1999, fueron muy contadas las excepciones en las que se enrolaron tripulantes extranjeros en buques del REC. Fue precisamente a raíz de esa última fecha cuando las empresas navieras españolas, tanto debido a la liberalización comunitaria del cabotaje como a la ya reiterada y cada vez más sensible escasez de tripulantes españoles se han sentido más necesitadas a utilizar este recurso. Por ello, a partir de 1999 se puso de manifiesto la necesidad de clarificación del régimen jurídico del enrole de los tripulantes extranjeros, por cuanto no estaba suficientemente clara la compatibilidad del régimen muy abierto previsto en la LPEMM con otras piezas normativas, como la Ley de Extranjería.

Afortunadamente, el régimen jurídico aplicable a los marinos extranjeros enrolados en los buques del REC ha quedado mejor clarificado por el RD 864/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Ejecución de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los

extranjeros en España y su integración social. Este Reglamento, que derogó expresamente a su homónimo de la anterior Ley de Extranjería 7/1985, afecta a las anteriores normas jurídicas que conceden validez como permiso de trabajo al enrole de los tripulantes extranjeros no comunitarios en los buques inscritos en el REC (es decir, la Resolución, de 21 de junio, de la Dirección General de Ordenación de las Migraciones (DGOM), que establece el régimen para los tráficos internacionales, y al artículo 20 de la Ley 55/1999, de Acompañamiento a los Presupuestos de 2000, que hace lo propio para los tráficos de cabotaje insular).

Por su parte, los requisitos previstos para el enrole (libreta de inscripción marítima, tarjeta de identidad correspondiente al título profesional y certificado médico) vienen determinados en el artículo 32 del vigente Reglamento sobre Despacho de Buques (Orden de 18 de enero de 2000, BOE del 2 de febrero).

En síntesis, el nuevo Reglamento de extranjería reproduce básicamente el esquema de las normas anteriores pues, aunque exige para cualquier tráfico que se realice (internacional, cabotaje continental y cabotaje insular) una autorización para trabajar, al igual que ya ocurre con los permisos de trabajo, se concederá al enrole validez de autorización para trabajar.

Las condiciones previstas en el nuevo Reglamento varían en función del tráfico que se realice:

- En los **tráficos internacionales**, las condiciones laborales de los tripulantes extranjeros pueden ser pactadas libremente entre las partes, sin más limitaciones que las establecidas en los Convenios de la OIT. Para el enrole bastará con aportar ante las Capitanías Marítimas los documentos exigidos por el artículo 32 del Reglamento sobre Despacho de Buques.
- En los **tráficos de cabotaje**, la jornada de trabajo, descanso, tiempo de embarque, condiciones salariales y seguridad social de los trabajadores no comunitarios deben cumplir los mínimos legalmente exigibles para la contratación de trabajadores españoles por lo que, para el enrole, habrá que aportar a las Capitanías Marítimas, además de los documentos previstos en el párrafo anterior, los que acrediten el cumplimiento de dichas condiciones laborales. Este régimen jurídico se aplica tanto a los tráficos de cabotaje insular como peninsular, como se desprende de la rectificación de errores del citado Reglamento (BOE de 06.10.01) y de las aclaraciones realizadas posteriormente por la D.G. de Ordenación de las Migraciones.

En nuestra opinión, aunque este nuevo Reglamento ha dotado al régimen de una mayor seguridad jurídica, sería mejorable en los siguientes aspectos:

- El procedimiento previsto para conceder las autorizaciones puede prolongarse en ocasiones por un período de tiempo superior (hasta tres meses) al que en ocasiones pretende contratarse a los marinos, se podría estar, en algunos casos, dificultando su contratación y enrole. **Debería preverse un sistema lo más rápido posible.**
- Sería también muy conveniente que se contemplase la posibilidad de aceptar la modalidad de **visa-do en tránsito** (del país de origen de la nacionalidad del marino) a los marinos extranjeros autorizados a enrolar en los buques inscritos en el REC, lo que permitiría a los marinos embarcar y desembarcar en puerto español sin obtener el permiso de residencia.

UGT-MAR ha recurrido ante los tribunales de justicia la validez de algunos artículos del citado Reglamento de Extranjería. Anteriormente CCOO-MAR había recurrido, ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, la Resolución de la DGOM, si bien entendemos que la aprobación del nuevo Reglamento de Extranjería ha vaciado sensiblemente de contenido este contencioso. Confiamos en que los tribunales de justicia determinen un marco jurídico seguro, claro, estable y que no obstaculice posibilita el enrole de los marinos extranjeros en los términos admitidos en la Ley.

5.4.2 Nueva regulación sobre el tiempo de trabajo en la mar

El pasado 05.04.02 se publicó en el BOE el RD 285/02, de 22 de marzo, por el que se modifica el RD 1561/95 sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar. Esta nueva norma, que entró en vigor el 30 de junio de 2002, se enmarca dentro del proceso de trasposición a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 1999/63, de 21 de junio, sobre el acuerdo suscrito en el ámbito de la UE por ECSA y FST sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar. Entendiendo que del proyecto inicial de Real Decreto podrían haberse derivado graves consecuencias, ANAVE y las principales centrales sindicales iniciaron una serie de contactos que cristalizaron, en junio de 2001, en la firma, con UGT-MAR, de un acuerdo en el que se pedía conjuntamente a la Administración que instase las modificaciones legales oportunas para que:

- Se eliminase para la marina mercante el tope de las 80 horas extraordinarias previsto en el artículo 35.2 del TRET, de tal modo que, como en la legislación internacional, no exista un límite superior anual.
- Se pueda flexibilizar, vía convenio colectivo y siempre que no afecte al personal sometido a guardias de mar, la distribución de los descansos entre jornadas, de manera que dicho descanso se pueda disfrutar en dos períodos, siendo como mínimo uno de ellos de 6 horas.

El primer punto de este acuerdo fue recogido por el artículo 33 de la Ley de Acompañamiento, que añadió un nuevo apartado Ocho a la Disposición Adicional Decimoquinta de la LPEMM por el que se suprimió el límite anual de 80 horas extraordinarias para los buques inscritos en el REC. Ello supone que, desde el pasado 1 de enero de 2002, los marinos enrolados en los buques inscritos en el REC pueden realizar un número anualmente ilimitado de horas extraordinarias. Se mantienen, sin embargo, los demás límites diarios y semanales de jornada y los períodos de descanso mínimo obligatorio, que, obviamente, siguen aplicándose. Esta medida supone equiparar, en este punto concreto, la legislación española a la internacional (Convenio STCW de la OMI y Convenio 180 de la OIT) y a la interna de la mayoría de los países de nuestro entorno, que, como es conocido, no establecen un tope máximo anual de jornada.

Por su parte, el segundo punto del acuerdo entre ANAVE y UGT ha sido recogido íntegramente por el artículo único del nuevo RD 285/02 (que establece una nueva redacción del artículo 17.2.c) del RD 1561/95). Ello no supone la instauración en España de un régimen de 2 guardias, pero sí un primer acercamiento al mismo. Como es conocido, mientras en España existe un régimen de 3 guardias, la normativa internacional (SOLAS y STCW) y la mayoría de la interna de los países de nuestro entorno permiten un régimen de 2 guardias.

Es de justicia reconocer públicamente el apoyo recibido de la Dirección General de Trabajo, sin cuya comprensión y colaboración no hubiera sido posible conseguir las modificaciones legales indicadas y que consideramos confieren una mayor seguridad jurídica en la práctica laboral a bordo de los buques de pabellón español, que resultaba muy necesaria.

5.4.3 Aspectos técnicos y de seguridad

El mantenimiento de los buques en las condiciones de seguridad previstas en los Convenios internacionales es una necesidad totalmente apoyada por las asociaciones de navieros, no sólo como una exigencia legal para la preservación de la seguridad marítima y del medio ambiente, sino también como un medio de evitar la competencia desleal por parte de los buques subestándar y su erradicación del mercado.

Ahora bien, para aquellos buques que operan fundamentalmente en tráficos internacionales, la exigencia de que sus inspecciones periódicas sean realizadas precisamente por inspectores españoles puede en algunos casos suponer una limitación importante a su flexibilidad de operación. De ahí que gran número de países (por supuesto los registros libres, pero también muchos países europeos y de la OCDE) deleguen habitualmente en Sociedades de Clasificación la realización de estas inspecciones cuando resulta conveniente por las razones indicadas.

Los términos legales en los que esta delegación puede llevarse a efecto por parte de los Estados miembros de la UE están establecidos en una Directiva que ha sido recientemente modificada, a propuesta de la Comisión, como consecuencia del accidente del Erika (Directiva 2001/105/CE, publicada en el DOCE del 22 de enero de 2002). Un aspecto de gran importancia a estos efectos es la responsabilidad civil en que pudieren incurrir las SS.CC. a consecuencia de una negligencia de sus profesionales. De acuerdo con la citada Directiva, salvo en caso de dolo o de grave negligencia, puede admitirse una limitación de la responsabilidad de la S.C. a 4 y 2 millones de euros, según se trate de daños corporales o materiales, respectivamente. Resultaría importante que España aplicase este marco legal comunitario de una forma flexible, de tal modo que, como ocurre en la mayoría de nuestros países vecinos, para los buques que realizan tráficos internacionales se pueda compatibilizar el estricto cumplimiento de las normas con la menor perturbación posible de su operatividad.

Otro aspecto de interés, a que se ha hecho referencia anteriormente es el historial del REC en relación con las inspecciones de *Port State Control*, por su efecto sobre el factor de selección (*targetting factor*). Los buques de los pabellones que registran peores historiales son sometidos más frecuentemente a inspecciones, lo que de nuevo perjudica su operatividad. A este respecto, los porcentajes de detención registrados por los buques de pabellón español resultan en general muy similares a los de otros registros europeos. Así, en 2001, dicho porcentaje fue de solo un 1,8%, resultando mejor que los de Portugal (6,9%), Grecia (4,9%), Italia (5,4%), Noruega (3,9%), Alemania (3,4%), Dinamarca (3,2%), Francia (2,4%), Holanda (2,4%) y Suecia (1,9%) y sólo peor que los de Polonia (1,6%), Finlandia (1,3%) y R. Unido e Irlanda (0%).

Bien es cierto que el número de inspecciones de PSC que los buques de pabellón español sufren en el extranjero es en general bastante reducido (por ejemplo, en 2001 fueron solo 56 inspecciones), lo que motiva que con un número de detenciones muy reducido pueda puntualmente hacer aumentar sensiblemente dicho porcentaje. Por eso en alguna ocasión España ha figurado en la llamada "Lista Gris" del

MOU de París. No obstante, en general su historial puede compararse favorablemente con los de los principales registros europeos, no suponiendo en modo alguno un hándicap, sino más bien un atractivo más para el REC.

Pero éstos no son los únicos aspectos en que las normas de seguridad y en especial su aplicación pueden condicionar la competitividad del REC. Otro aspecto de gran importancia, relacionado con los costes laborales, pero fundamentado en criterios de seguridad, es el de la determinación de los **cuadros mínimos de tripulación**.

Hace años, era normal que en cada país se determinasen los cuadros mínimos sobre la base de ciertos parámetros físicos objetivos, tales como el arqueado del buque o la potencia de su maquinaria propulsora. No obstante, ya en la década de los años 80, cuando empezaron a generalizarse automatismos de diferentes grados, quedó patente que buques de dimensiones o potencia similares podían tener necesidades muy diferentes de tripulación, en función de otras características técnicas, su tipo de tráfico, etc.

Por ello, la gran mayoría de los países europeos fueron abandonando el sistema anterior para pasar a determinar la tripulación mínima caso a caso, en función del tipo de buque, de sus características, grado de automatismos y de otros aspectos como la organización del trabajo a bordo (por ejemplo, la aplicación de un régimen de 2 o de 3 guardias, la disponibilidad o no de personal no náutico que pueda auxiliar en situaciones de emergencia, etc).

La última norma que reguló detalladamente esta materia en los buques de pabellón español es una Orden del Ministerio de Comercio de 1964 que quedó completamente obsoleta hace muchos años. Por otra parte, el apartado Seis.b de la Disposición Adicional Decimoquinta de la LPEMM, reza así: *“Composición mínima: A instancias de la Empresa naviera, el Ministerio fijará la tripulación mínima del buque, en función de su tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España”*.

Desde comienzos de los años 90, siguiendo este precepto de la LPEMM y la tendencia internacional anteriormente indicada, los cuadros de los buques mercantes españoles se han venido fijando por la DGMM caso a caso y a la vista de una propuesta del armador. Salvo algún caso muy concreto y específico, la práctica en esta materia no suele ser conflictiva y las empresas vienen considerando en general adecuada la resolución al respecto de los servicios de la DGMM, sin otra salvedad que la ya indicada reiteradamente, de que se exige para todos los buques la aplicación de un régimen de 3 guardias cuando algunas empresas desearían poder aplicar, en determinados buques y tráficos, un régimen de 2 guardias, pero esta es una exigencia que se deriva, por otra parte, de la regulación nacional del tiempo de trabajo y descansos para la Marina Mercante.

Parece evidente que, en esta situación, sería innecesario y contraproducente volver a introducir un sistema de determinación basado en parámetros fijos como GT, potencia, etc. Así lo puso ANAVE de manifiesto a la DGMM cuando, en enero de 2001, se le sometió a informe un borrador de Orden ministerial sobre esta materia. Independientemente de estas consideraciones de principio, la aplicación del detalle concreto del borrador consultado se traduciría en muchos casos en un aumento de los cuadros míni-

mos actuales. ANAVE informó pormenorizadamente este borrador pero en esencia solicitó el mantenimiento de la situación actual de análisis caso a caso.

Transcurrieron unos 18 meses, lo que parecía indicar que el citado proyecto había quedado, efectivamente, archivado, pero a comienzos de septiembre de 2002, la DGMM ha vuelto a someter a informe un borrador sobre la misma materia que, aparte algunos aspectos puramente formales, mantiene substancialmente el mismo contenido, sin aceptar ninguna de las detalladas sugerencias que fueron aportadas por ANAVE, ni siquiera en algunos aspectos que parecían claramente meros errores involuntarios.

Desde el punto de vista de las empresas navieras, este proceder resulta difícilmente compatible con el objetivo político señalado por el Ministro de Fomento, D. Francisco Álvarez Cascos el pasado mes de junio, en la cena celebrada con ocasión de la Asamblea General y 50 Aniversario de ANAVE, y posteriormente asumido, en el mes de julio, por el Director General de la Marina Mercante (precisamente en el acto de presentación en Madrid de este Congreso de la AEDM), de seguir mejorando el Registro Especial de Canarias con el fin de hacerlo atractivo para la generalidad de la flota operada por las empresas navieras españolas.

5.5 Posibles mejoras

Una vez resumida la situación actual y reseñadas las modificaciones legales recientes ¿qué aspectos del marco del REC podrían aún revisarse para mejorar la competitividad de sus buques?

Ya se han citado en su momento la posibilidad de **augmentar las bonificaciones fiscales**, incluso hasta el 100%, manteniendo la compatibilidad con las Directrices de la Comisión sobre ayudas de Estado.

Otro aspecto sería la posibilidad de **aplicación del régimen de 2 guardias**. En Europa:

- Dinamarca, Grecia, Holanda, Noruega, R. Unido y Suecia admiten el régimen de 2 guardias con carácter general para los buques mercantes
- Finlandia, Francia, Italia y Portugal lo aceptan con carácter limitado a ciertos buques y tráfico.
- España es prácticamente el único país que impone el régimen de 3 guardias a todos los buques y tráfico.

La aplicación de un régimen de 2 guardias, según se ya comentó anteriormente, tendría especial interés para los buques con menor número de tripulantes (por ejemplo: minibulkcarriers y cargueros polivalentes). En este tipo de buques, los cargueros registrados en Alemania, Dinamarca u Holanda navegan con frecuencia con 6 o 7 tripulantes, mientras que a los españoles se les exigen como mínimo 9. Por tanto, aquí habría un margen de hasta un 33% de reducción del coste de tripulación. En otros buques, de mayor número de tripulantes, esta medida tendría un efecto proporcionalmente menor.

Otro aspecto que encarece sensiblemente los costes laborales son las elevadas **indemnizaciones por despido** previstas en la normativa española. La norma general, en el mercado internacional, que se aplica prácticamente a todos los tripulantes de los buques de los registros abiertos, es el llamado Contrato

por Campañas, en el cual el tripulante se enrola por un periodo determinado de tiempo y a continuación la relación laboral con la empresa se suspende, sin compromiso ni coste adicional para ninguna de las dos partes. En comparación, el régimen nacional ordinario, en caso de despido procedente, de 45 días de indemnización por año trabajado, supone un coste adicional de 1,5 meses /12 meses = un 12,5%.

En resumen, son varios los elementos susceptibles de mejora en el marco fiscal y laboral del REC:

- posible aumento del 90% al 100% en la cotización a la seguridad social
- posible aumento del 50% al 100% en la bonificación en el IRPF
- autorización del régimen de 2 guardias
- posibilidad de introducir un contrato temporal por campañas.

Si bien es cierto que, considerados separadamente, cada uno de ellos podría resultar insuficiente para justificar una modificación legal, no es menos evidente que, en conjunto, suman una diferencia aún bastante substancial entre los costes laborales en los registros abiertos (o incluso en algunos registros europeos) y los que resultan en el REC. La reducción progresiva de ese diferencial debería ser el objetivo si se pretende mejorar la capacidad de los buques inscritos en el REC para participar en los mercados internacionales más competitivos.

El Gabinete de Estudios de ANAVE, a partir de los datos recibidos de varias empresas navieras asociadas, ha estimado que el coste laboral medio, por puesto de trabajo, para los buques inscritos en el REC, podría cifrarse actualmente en unos 43.300 euros (unos 7,2 millones de ptas) y que, introduciendo todas las modificaciones indicadas, dicho coste podría reducirse hasta unos 28.850 euros (4,8 millones de ptas) por puesto y año, cifra que resultaría suficientemente próxima a las que se obtienen en los registros libres.

Existe, pues, respecto de los costes actuales, aún un margen de prácticamente un tercio (33%) de posible reducción, todo ello sin incluir ninguna evaluación de la posible reducción que podría derivarse de una mayor contratación de tripulantes extranjeros a menores costes salariales.

Aunque no resulta fácil descomponer con precisión dicho ahorro en cada una de sus componentes (pues unan condicionan en alguna medida las otras), este ahorro total de 33 puntos porcentuales podría considerarse aproximadamente como la suma de los siguientes, a título puramente indicativo:

- 15 puntos debidos a la aplicación de un régimen de 2 guardias (como promedio, ya que, como se ha indicado, el ahorro en esta partida llegar en buques pequeños hasta el 33%).
- 10,6 puntos, gracias a la posibilidad de aplicación de un contrato por campañas.
- 5,7 puntos, por el aumento al 100% de la bonificación en el IRPF
- 1,8 puntos, por el aumento al 100% de la bonificación en la Seguridad Social.

Parece razonable dejar aparte el último elemento, por considerarlo poco significativo, especialmente una vez implantado el *Tonnage Tax*. Sin embargo, teniendo en cuenta las limitaciones que se derivan de la aplicación de este último régimen, especialmente para las navieras que pertenecen a grupos empresariales relativamente complejos, cabría proponer que el Ministerio de Hacienda modificase su criterio y considerase que los beneficios obtenidos de la venta de buques inscritos en el REC y no sujetos al *Tonnage Tax* proceden asimismo de su explotación, de modo que se les pueda aplicar la bonificación del 90% en el IS actualmente vigente.

En todo caso, y a partir de lo anterior, tomando como objetivo razonable aumentar la bonificación en el IRPF también hasta el 90%, cabe concluir que sería posible reducir los actuales costes salariales de los buques del REC casi en un 30%, de modo que se situarían en unos 30.000 euros (5 millones de ptas) por puesto de trabajo y año, cifra que parece un nivel aceptable para competir en el mercado internacional.

Como alternativa, podrían aplicarse las mejoras indicadas pero únicamente a los buques que operen en tráficos internacionales, dado que son éstos los que mayores niveles de competitividad requieren.

Otra posibilidad sería la de la compensación total o parcial de algunos de estos sobrecostes mediante aquellos medios de apoyo que se han citado como permitidos por la normativa comunitaria y que aún no se utilizan suficientemente en España (tales como **ayudas a los viajes de repatriación o ayudas a la formación**).

Mención especial merece el tratamiento del **enrole de tripulantes extranjeros**. Teniendo en cuenta que en la actualidad no sólo no hay niveles significativos de paro en el sector, sino que, como se ha reiterado, comienza a haber escasez de profesionales, no debería entenderse esta posibilidad como una amenaza para el empleo de nacionales españoles (o comunitarios). En efecto, según datos de ECSA, en el conjunto del Área Económica Europea (UE + Noruega) los tripulantes no comunitarios suponen aproximadamente un tercio del total, aunque con una distribución desigual, como muestra la tabla de la página siguiente, de la que se deduce que, incluso en aquellos países en los que el empleo de extranjeros es habitual desde hace muchos años, los nacionales de la UE constituyen, con gran diferencia, la gran mayoría (algo más del 65% en promedio).

Tabla 6: Nacionalidades de los tripulantes enrolados en buques de pabellón de los principales países marítimos del Área Económica Europea

(Fuente: *European Community Shipowners' Associations, ECSA*)

Pabellón	Tripulantes nacionales	Tripulantes no nacionales UE	% no nacionales
Portugal	571	1.268	68,9
Noruega	12.500	23.500	65,3
Holanda	8.936	8.170	47,8
Alemania	7.786	4.441	36,3
Italia	17.500	8.300	32,2
R. Unido	11.815	5.287	30,9
Dinamarca	9.516	4.117	30,3
Grecia	17.202	7.163	29,4
Francia	9.428	1.850	16,4
Suecia	13.050	700	5,1
España	6.700	100	1,5
Finlandia	7.360	40	0,5
TOTAL	122.364	64.936	34,7

Por otra parte, ya actualmente, pero sobre todo a medio largo plazo, y muy especialmente en tráficos internacionales, **el aumento del empleo de extranjeros puede resultar esencial para permitir el mantenimiento de buques bajo pabellón español** y, consecuentemente, para hacer posible el mantenimiento de las condiciones laborales españolas (incluyendo seguridad social española) para los tripulan-

tes nacionales, que seguirán sin duda, como muestra el ejemplo europeo, constituyendo la inmensa mayoría.

Por los contactos mantenidos con algunas centrales sindicales, entendemos que están dispuestas a aplicar soluciones que hagan factible el empleo de tripulantes extranjeros en condiciones salariales especiales, por ejemplo mediante la reserva a los mismos de determinadas categorías, dentro de cada grupo profesional, por lo que pensamos que existe un margen razonable para la negociación colectiva de estos aspectos en cada empresa.

Sería, por tanto, muy importante, que se agilizaran al máximos los trámites de enrole, de tal forma que **aspectos de orden puramente administrativo** (como el reconocimientos de títulos, la no aceptación del visado en tránsito, etc.) no introdujesen unos elementos de inflexibilidad que a nadie beneficiarían.

6. OTRAS PROPUESTAS, A LA VISTA DE OTRAS NORMAS RECIENTES

La actual regulación de los registros de buques viene contenida en la ya referida LPEMM y en el RD 1027/1989, sobre registro y matriculación de buques. Este último es anterior a la LPEMM y no resulta totalmente concordante con la misma, por lo que en algunos aspectos no existe una seguridad jurídica plena. En todo caso, y como es sabido, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) viene interpretando estas normas de tal modo que en la práctica a las empresas, para inscribirse en el Registro de Empresas Navieras se les exige que:

- Sean propietarias o gestionen náutica y comercialmente al menos un buque y que
- Al menos uno de los buques de su propiedad o que gestionan náutica y comercialmente sea de bandera española.

Por otra parte, recientemente se han producido novedades normativas que hacen recomendable revisar en algunos aspectos la citada regulación:

- El ya citado régimen especial de gravamen en el impuesto de sociedades (también llamado Impuesto sobre el Tonelaje o *Tonnage Tax*): el artículo 135 ter de la Ley del IS, (introducido por el apartado 46 del artículo 2 de Ley 14/2001 de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social o Ley de Acompañamiento a los Presupuestos de 2002) establece que sólo podrán acogerse al mismo las entidades inscritas en algunos de los registros de empresas navieras referidos en la LPEMM.
- La Orden de Presidencia del Gobierno de 11 de abril de 2002, por la que se modificó el procedimiento anterior para la concesión de avales estatales para financiar operaciones de inversión en buques mercantes (anteriormente establecido en la Orden de 7 de abril de 2000) cuyo artículo 6.b también exige que la empresa beneficiaria esté registrada como naviera española, requisito que anteriormente no se exigía, siendo suficiente con que la solicitante fuese una empresa domiciliada en España.

Asimismo, a partir de la introducción en la Ley 50/1998 del sistema de incentivos fiscales a la inversión en buques mediante la amortización acelerada (y a pesar de que el mismo dejó de ser aplicable, para operaciones nuevas, el 31.12.2000), se ha generalizado en nuestro país el empleo de mecanismos financieros relativamente complejos para la financiación de buques, basados con frecuencia en sistemas de arrendamiento financiero (*leasing*), y en la intervención de empresas instrumentales o Agrupaciones de Interés Económico. A pesar de que el objeto social de éstas AIEs consiste precisamente en el arrendamiento de buques, lo cierto es que en algunos casos las mismas no cumplen los criterios que, como antes se ha indicado, viene exigiendo la DGMM para su inscripción como empresas navieras españolas.

Teniendo en cuenta, además, que la concesión de los citados regímenes de apoyo (tanto en el caso de los avales estatales como del *Tonnage Tax*) está sujeta a un análisis y autorización singular, caso a caso, ANAVE ha propuesto recientemente al Ministerio de Fomento que se revisen los criterios legales para la inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras de Canarias (con mucho, el de mayor relevancia para la flota mercante de pabellón español), en el ánimo de no limitar innecesariamente a priori los efectos positivos que, sobre la inversión naviera y la renovación de la flota pueden derivarse de los citados regímenes.

Las modificaciones que se han propuesto, y que se podrían introducir mediante la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos para 2003, en esencia, y para conseguir la necesaria seguridad jurídica, pretenden que se reconozca expresamente que no sólo las empresas que ostenten la propiedad de un buque mercante o su gestión náutica y comercial, sino también las que sean arrendatarias financieras del mismo, puedan, por una parte, inscribirse como empresas navieras españolas en el REC, aún sin necesidad de inscribir ningún buque en el mismo y, del mismo modo, que una empresa que sea arrendataria financiera de un buque pueda solicitar la inscripción de éste en el REC.

7. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Han transcurrido casi diez años desde la creación del Registro Especial de Canarias y en este tiempo sus condiciones se han ido mejorando progresivamente. Actualmente, el REC permite alcanzar unos costes razonablemente competitivos para la operación en los tráficos de cabotaje nacional y en cierta medida también en los internacionales de ámbito europeo. Es un registro con pleno acceso a todos los tráficos de la UE y con un historial de seguridad similar a los de los principales registros europeos.

Como consecuencia, actualmente el 55% del tonelaje de la flota total controlada por las empresas navieras españolas opera bajo pabellón español y sólo el 45% bajo pabellones extranjeros, mientras que en promedio, los principales países marítimos europeos operan un 65% de su flota bajo registros libres.

Persisten, sin embargo, una serie de factores (que se han detallado en lo que antecede) que encarecen los costes laborales alrededor de un 33% en el promedio de los diferentes tipos y tamaños de buques. La eliminación de estos elementos, al menos para los buques que operan en los tráficos internacionales, resultaría fundamental si se pretende que la fracción de la flota total operada bajo pabellón español aumente aún más.

Es fundamental, en todo caso, evitar que nuevas normas de orden técnico (como la reintroducción de un sistema objetivo de determinación de cuadros mínimos) limiten la flexible práctica actual y puedan suponer nuevos y adicionales obstáculos de esta índole.

También sería posible la introducción de otras formas de apoyo a la flota que, estando expresamente autorizadas por la Comisión Europea, no se utilizan aún (o no suficientemente) en España, como son la compensación de costes de repatriación (viajes) y de formación.

Mientras en la media de los países marítimos del Área Económica Europea, el porcentaje de tripulantes no nacionales del AEE es del 35%, las empresas navieras españolas han utilizado hasta ahora relativamente poco la posibilidad legal de enrole de tripulantes extranjeros. Las condiciones y requisitos formales para ello se han clarificado notablemente en el Reglamento de la nueva Ley de Extranjería y distinguen entre tráficos de cabotaje e internacionales. Dada la cada vez más sensible dificultad para contratar tripulantes españoles, es importante que no se introduzcan elementos administrativos que dificulten u obstaculicen la contratación de extranjeros en los términos legalmente previstos.

Finalmente, para la mejor coordinación con varias normas recientes (sobre Avales del Estado y *Tonnage Tax*), se han propuesto algunas modificaciones en el régimen de inscripción registral de las empresas navieras españolas, que se considera muy conveniente introducir con el fin no limitar innecesariamente a priori los efectos positivos que, sobre la inversión naviera y la renovación de la flota, pueden derivarse de las citadas normas.