

**El registro especial de buques en el texto refundido de la ley de puertos y la marina
mercante en el derecho español ♦**

María del Pino Domínguez Cabrera¹

Resumen

El objeto de análisis del presente artículo es el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, cuya regulación ha sido delimitada por el Real Decreto Legislativo 2 del 5 de septiembre de 2011, el cual aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en atención a las cuestiones de naturaleza práctica que se habían venido produciendo. Este estudio permite fijar los elementos integradores y, por lo tanto, su constatación como registro especial que sigue respondiendo a la necesaria regulación española de los segundos registros nacionales de buques, ya que, como nación abierta al mar, no podía dejar pasar una realidad económico-práctica preocupante con la huida de buques con registro español a otros países que ofrecían fórmulas de inscripción mucho más competitivas.

Palabras claves: buques, registro de buques, banderas de conveniencia, segundo registros, registros especiales

Abstract:

♦ Este artículo fue presentado a la revista el día 27 de marzo de 2012 y fue aceptado para su publicación por el Comité Editorial el día 14 de junio de 2012, previa revisión del concepto emitido por el árbitro evaluador.

¹ Doctora en Derecho y profesora de Derecho mercantil en la **Universidad de Las Palmas de Gran Canaria** –ULPGC– –**GRAN CANARIA**. Islas Canarias. mpdominguez@dcjb.ulpgc.es.

Is analysed the Special Register of Ships and Shipping Companies, whose regulation by Royal Legislative Decree 2/2011 of 5 September, which approves the revised Law of the State Ports and Merchant Marine has identified in response to the issues of a practical nature, which had been taking place. By studying them fix their integrative elements and therefore, its finding as a special register, which still meets the necessary regulation of the second Spanish national registries of ships, as a nation open to the sea, could not pass an economic-practice concern with the flight of vessels registered in Spain to other countries who offered enrollment formulas much more competitive.

Keywords: ships, registration of ships, flags of convenience, the second registers, special registers.

Sumario

Introducción	262
1. Los segundos registros de buques	263
2. El registro especial de buques.	271
2.1. Regulación y órganos competentes. Rasgos principales y finalidad	271
2.2. Buques, embarcaciones y artefactos navales registrables	277
2.3. Contenido y efectos de la inscripción	281
Conclusiones.....	284

Introducción

La incidencia creciente de los puertos en la economía española ha exigido la adaptación del modelo de organización portuaria a las circunstancias de un entorno cambiante, cuyo principal requerimiento ha sido profundizar en la autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias mediante el fomento del desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adecuada a las peculiaridades de cada puerto, capaz en todo caso de garantizar la prestación de unos servicios eficientes y eficaces, y de desarrollar su actividad con criterios empresariales. Esto no debe verse afectado, en atención al contexto de la organización territorial del Estado, y al impacto económico y social que para las Comunidades Autónomas tienen los puertos de interés general ubicados en su territorio, a una más intensa participación de éstas en la estructura organizativa de las autoridades portuarias, sin perjuicio de la necesaria y efectiva coordinación del entero *sistema portuario*.

Inmersos en el proceso de mundialización de la economía y el comercio, así como de la consolidación del mercado interior comunitario, comporta que la legislación española debe atender a la mejora de la competitividad y la capacidad de inversión en las infraestructuras.

Dicho ello, el Real Decreto Legislativo 2 del 5 de septiembre de 2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), pretende entre sus objetivos legislativos: i. *Clarificar el contenido de la normativa*, y ii. *Regularizarla y armonizarla* para dotarla de la indispensable coherencia².

Ya la Ley de Puertos se hacía eco de la necesaria regulación española de los segundos registros nacionales de buques, puesto que una nación abierta al mar no podía dejar pasar una realidad práctica que era la huida de buques registrados en España a otros países que ofrecían fórmulas de inscripción mucho más competitivas.

² Cfr. Preámbulo TRLPEMM.

Así, los segundos registros nacionales, por su localización geográfica, pueden ser registros ubicados en territorios o posesiones de ultramar³ (registros *off-shore*), como es el caso del segundo registro Territorio antártico francés-Islas Kerguelen o el segundo registro británico de las Islas Malvinas; o bien tratarse de registros especiales que corresponderían a los segundos registros situados dentro del territorio estatal, continental o insular, como es el caso del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras –REBEN–, del MAR, del NIS, del ISR o del Registro Internazionale Italiano, que quedan sujetos a un régimen diferenciado respecto al régimen ordinario aplicable al registro marítimo nacional clásico. Al igual que para el registro marítimo nacional clásico, pueden estos segundos registros adoptar un modelo abierto o cerrado, según lo permita o impida el registro de buques que no son propiedad de personas físicas o jurídicas nacionales del Estado en cuyo segundo registro se pretende la inscripción.

Es objeto de análisis el REBEN, cuyo TRLPEMM ha delimitado en atención a las cuestiones de naturaleza práctica que se habían venido produciendo. Su estudio permite fijar los elementos integradores y por lo tanto, su constatación como registro especial.

1. Los segundos registros de buques

Ante el retraimiento considerable de la flota mercante registrada en algunos países europeos, constatada desde comienzos de la década de los años 80, algunos países idearon la creación de segundos registros de buques a fin de conceder ventajas o beneficios a quienes inscribieran en ellos sus buques, básicamente con el objeto de combatir el fenómeno de las Banderas de Conveniencia (en adelante BdC) y la competencia desleal derivada de los costes laborales y fiscales inferiores de los registros abiertos. Para referirse a este fenómeno se han empleado distintas expresiones, aparte de la de segundos registros: registro internacional, registro secundario, registro extraterritorial o banderas de necesidad.

Los primeros registros de este tipo se constituyeron en Francia (Islas Kerguelen, en 1987), Noruega (Registro Internacional de Buques de Noruega –NIS–, en 1987),

³ Cfr. M. CARLIER DE LAVALLE. “El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy”, Asociación de Navieros Españoles, p. 6, disponible en ANAVE [<http://www.anaves.es/Informes>].

Dinamarca (Registro Internacional de Buques de Dinamarca –DIS–, en 1988), Portugal (Madeira –MAR–, en 1989)⁴ y Alemania (Registro Internacional de Buques de Alemania

⁴ La implantación del *segundo registro de buques portugués* por medio del Decreto-Ley n.º 96/89 del 28 de marzo (*Diário da República*, n.º 72, del 28 de marzo de 1989) obedece igualmente a la voluntad de dar una respuesta a la crisis internacional del sector como consecuencia del abanderamiento de buques en países con BdC. Se trataba así de imprimir un mayor dinamismo económico a la Marinha de Comércio nacional portuguesa; pero también a la Región autónoma de Madeira (cfr. párrafos 8 y 10 de la Exposición de motivos del mencionado Decreto ley). El nuevo Registro creado se denomina Registro Internacional de Navios da Madeira, abreviadamente denominado MAR, el cual se inserta en la Conservatória do Registo Comercial propio de la zona franca de Madeira. Con posterioridad, el citado Decreto Ley se ha visto afectado por las siguientes disposiciones: Decreto-Ley n.º 393/93, del 23 de noviembre (*Diário da República*, n.º 274, del 23 de noviembre de 1993), Decreto-Ley n.º 5/97, del 9 de enero (*Diário da República*, n.º 7, del 9 de enero de 1997), Decreto-Ley n.º 31/97, del 28 de enero (*Diário da República*, n.º 23, del 28 de enero de 1997), Decreto-Ley n.º 331/99, del 20 de agosto (*Diário da República*, n.º 194, del 20 de agosto de 1999) y, más recientemente, el Decreto-Ley n.º 248/2002, del 8 de noviembre (*Diário da República*, n.º 258, del 8 de noviembre de 2002).

El MAR funciona bajo la autoridad de los Ministérios da Justiça e do Mar y tiene por objeto el registro de todos los actos y contratos relativos a los buques y a los sujetos, así como el control de los requisitos de seguridad exigidos por las convenciones internacionales aplicables. Más concretamente, el registro de buques depende del primero de los ministerios citados, mientras que el Ministerio del mar supervisa lo relativo a la seguridad de la navegación, protección de la vida humana en el mar y del medio ambiente marino, así como la fiscalización de los aspectos técnicos de los buques registrados en el MAR (art. 1.º del Decreto-Ley n.º 96/89).

Por buque (navío) se entiende cualquier embarcación de comercio o recreo que opere en el medio ambiental marino, incluyendo las plataformas fijas o móviles, las embarcaciones auxiliares y los remolcadores (art. 5.º, apdo. e). Además se establece expresamente que los buques registrados en el MAR enarbolarán el pabellón portugués (art. 6.2).

A tenor de lo dispuesto por el artículo 15, podrán ser objeto de inscripción en el MAR los buques propiedad de:

“a) Entidades cuya actividad se desarrolla en el ámbito institucional de la zona franca de Madeira. Son aquéllas cuya constitución y funcionamiento han sido debidamente autorizados por el Gobierno regional de Madeira y que realizan actividades propias de la industria del transporte marítimo o de la marina de recreo, en la región autónoma de Madeira. Para obtener esa autorización se requiere la obtención de una licencia de instalación y de una licencia anual de funcionamiento (arts. 15.1.a y 8.º). Tales entidades no están obligadas a tener en Madeira su sede social (art. 11.1), si bien deberán tener en Madeira una sucursal, delegación, agencia o cualquier otra forma de representación dotada de todos los poderes necesarios para asegurar una representación plena ante las autoridades estatales o regionales y ante

–ISR–, en 1989). La puesta en funcionamiento de tales registros supuso que un gran número de buques, cuya propiedad beneficiaria pertenecía a estos países, retornase al registro del país con el que tenían en realidad un vínculo más intenso, produciendo entonces el cese de la BdC.

A esta proliferación inicial de creación de nuevos segundos registros sucedió un periodo de calma, del que nosotros debemos sin embargo destacar la promulgación de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante en 1992⁵, cuya Disposición adicional 15.^a creó el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias. A partir de 1997 se ha observado un repunte de este fenómeno, ya que diversos países europeos, entre los que figura Italia, instauraron sus propios segundos registros⁶.

terceros, debiendo designar un domicilio particular al efecto. Tales poderes incluirán obligatoriamente el de recibir citaciones (art. 11, apdos. 2 y 3).

b) Entidades que no forman parte del ámbito institucional de la zona franca de Madeira (art. 15.1.b).

Se contempla asimismo el abanderamiento provisional en el MAR (*flagging in*) de buques tomados por las entidades antes señaladas bajo contrato de fletamento a casco desnudo, siempre que hayan sido debidamente autorizadas por sus propietarios y por las autoridades competentes del Estado donde figure inscrita la propiedad (art. 15.2). El artículo 18 permite al MAR autorizar el registro provisional en el extranjero de buques fletados a casco desnudo (*flagging out*).

Las entidades *off-shore* reseñadas en el artículo 15.1.a) que soliciten la inscripción, habrán de aportar: autorización de la Región autónoma de Madeira, título de adquisición del buque o contrato de fletamento a casco desnudo y liquidación de las tasas exigidas para la obtención de la licencia de instalación y la licencia anual de funcionamiento (art. 17.1).

Por su parte, las demás entidades referidas en el artículo 15.1.b (aquéllas que no forman parte del ámbito institucional de la zona franca de Madeira) deberán aportar la indicación de la firma o denominación social, domicilio o sede del requirente, y si fuera un empresario social, el contrato social correspondiente. Si fuera una persona física, su identificación completa. Finalmente, también debe aportarse el título de adquisición del buque o contrato de fletamento a casco desnudo (art. 17.2). En cualquier caso, si el domicilio o sede de las entidades de uno y otro tipo (que se dediquen al transporte marítimo o la marina de recreo) se encontrara situado fuera de la región autónoma de Madeira, deberán cumplirse los requisitos de los números 2 y 3 del artículo 11, antes señalados (art. 17.3)".

⁵ Ley 27 del 24 de noviembre de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante LPEMM).

⁶ Por su parte, el denominado *Registro internazionale italiano* fue creado en virtud del Decreto ley n.º 457, del 30 de diciembre de 1997, aprobándose por Decreto del Ministerio de Transportes del 28 de

El caso de Noruega es ilustrativo de las causas que motivaron la aparición de los segundos registros. Según parece, en un periodo de cinco años la flota registrada en Noruega experimentó un descenso superior al 75%. Ello llevó a lo que ha sido calificado como una respuesta *visionaria* de las autoridades noruegas al fenómeno de las BdC, al ofrecer un registro cualificado –el *Norwegian International Ship Register* (NIS)– que, sin embargo, fuera capaz de conciliar los convenios internacionales ratificados por el país y su reputación de potencia marítima responsable con el otorgamiento de determinadas ventajas en cuanto a costes y fiscalidad. Aunque se trata de un registro abierto a propietarios extranjeros, estaba principalmente dirigido a lograr el regreso a un registro noruego de los propietarios noruegos que en los años anteriores habían abandonado el pabellón nacional.

febrero de 1998, los modelos de certificados (llamados *atto di nazionalità*) del nuevo registro. La principal finalidad consistía en estimular a los armadores italianos a abandonar las BdC facilitándoles, como contrapartida, el reclutamiento de marineros de otra nacionalidad. Si bien se pensó en establecer el *Registro internazionale* únicamente en los principales puertos italianos, finalmente el Ministerio mencionado antes optó por la implantación del *Registro internazionale* en todos los puertos italianos en los que existe un registro de buques. El nuevo *Registro internazionale* consta de tres secciones y, en cualquier caso, sólo tienen acceso al mismo los buques empleados exclusivamente en el comercio internacional, de manera que el registro está vedado a los buques destinados al comercio entre puertos italianos, el cual queda reservado por virtud del artículo 224 del *Codice della Navigazione* a armadores comunitarios que operen buques inscritos en un registro de un Estado miembro de la UE, siempre y cuando se cumplan las condiciones exigidas en el Estado de registro para la realización del cabotaje. En la primera pueden ser inscritos los buques en los que la mayoría de sus partes (*carati*) sean propiedad de personas físicas o jurídicas de nacionalidad italiana o de alguno de los Estados miembros de la UE. A la segunda sección tienen acceso los buques propiedad de personas físicas o jurídicas cuya nacionalidad sea extracomunitaria, cumpliendo determinados requisitos que fija el artículo 147 del *Codice della Navigazione*. Por último, en la tercera sección son susceptibles de inscripción los buques de pabellón extranjero fletados a casco desnudo (*bareboat charter*) a personas o sociedades italianas o comunitarias, con suspensión temporal del pabellón originario. Sobre el *Registro internazionale* italiano cfr. F. BERLINGERI. “The new Italian international ship register”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 4, noviembre de 1998, pp. 535 y ss.; UGO MARCHESE. “Funcione economica e politica fiscale del “registro internazionale” italiano di immatricolazione navale”, *Trasporti. Diritto, Economia, Politica*, n.º 77-78, 1999, pp. 65 y ss.; ADEMUNI ODEKE. *Bareboat Charter (Ship) Registration*, The Hague, London y Boston, 1998, pp. 525-527.

En este sentido, el NIS obtuvo un éxito notable en un breve período de tiempo, ya que en tres años la flota nacional alcanzó niveles superiores a los que existían antes del señalado éxodo. Los principales elementos del NIS son los siguientes: a. Inexistencia de restricciones por razón de la nacionalidad en cuanto a la tripulación del buque o su propiedad; b. Libertad para negociar salarios y otras condiciones de empleo con los representantes sindicales de cualquier nacionalidad; c. Inexistencia de condiciones para el establecimiento de las sociedades en Noruega, siempre y cuando el representante y parte de las operaciones de funcionamiento se localicen en Noruega; y d. No sujeción de los propietarios extranjeros a tasas⁷.

Entre las motivaciones que explican la implantación de esos y otros segundos registros⁸, como reacción de los países desarrollados al fenómeno de las BdC, cobran importancia las de naturaleza económica, dado que las autoridades estatales consintieron en ello, no sólo con la finalidad de competir con los registros de libre matrícula y frenar así el éxodo de su flota hacia las BdC, sino también para promover la exención de tributos y cargas fiscales y sociales generados por el empleo de marineros nacionales, así como para permitir a los armadores libertad contractual para el reclutamiento de mano de obra (tripulación) procedente de países del denominado tercer mundo, cuyas condiciones laborales no son las de la legislación estatal.

⁷ Cfr. J. SAN JOSÉ AMÉZAGA. “Segundos registros de buques”, en *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, J. M. DE EIZAGUIRRE (Coord.), San Sebastián, 23 y 24 de mayo de 1996, Donostia, 1997, p. 86; así como B. FARTHING y M. BROWNRIGG. *Farthing on International Shipping*, 3.ª ed., Londres y Hong Kong, 1997, pp. 189.

⁸ A. ODEKE añade a esta relación de segundos registros del Reino Unido de Gran Bretaña los siguientes: Territorio británico antártico, Territorio británico en el Océano Índico, Guernsey, Jersey, Montserrat, Islas Pitcairn, Saint Helen y Dependencias y las Áreas soberanas de Akrotiri y Dhekelia (en Chipre): A. ODEKE. *Bareboat Charter (Ship) Registration*, cit., p. 34. Asimismo, refiere la creación por otros países de nuevos registros: Luxemburgo creó en 1990 un sistema registral para buques de más de 25 TRB y menos de 15 años; mientras que Japón aprobó en 1996 una ley para la creación de un registro internacional destinado a la venta, arrendamiento y fletamento de buques de pabellón japonés a intereses extranjeros: *ibíd.*, pp. 33 y 34.

En tal sentido, los segundos registros son una vía indirecta para el subsidio y mantenimiento de la flota de pabellón nacional⁹. Se ha dicho también que su constitución responde a una necesidad impuesta “por las propias exigencias del tráfico marítimo mundial” y que “desde siempre se ha visto la necesidad de implantar un sistema legal autónomo, al margen del excesivo intervencionismo de las administraciones nacionales en sus respectivas marinas mercantes”¹⁰.

Además, aparte de ser ciertas las ventajas que reportan los segundos registros al permitir la reducción general de los costes de la explotación de los buques, ello influye en la calidad de la mano de obra utilizada a bordo, siempre y cuando tales registros conlleven el reclutamiento de tripulación de la nacionalidad del registro, más experimentada que la que emplean las BdC¹¹, lo que repercute a su vez en la reducción de su siniestralidad. En este sentido, la seguridad y calidad de los segundos registros de buques ha sido analizada con el fin de establecer una relación entre la accidentalidad de los buques y factores de calidad como la formación de la tripulación, el equipamiento, etc. Así, se confirma que aunque la tasa de accidentes es mayor en buques de segundos registros, progresivamente su seguridad va claramente en aumento¹².

⁹ Sobre los segundos registros de buques en general, cfr. J. SAN JOSÉ AMÉZAGA. “Segundos registros de buques”, cit., pp. 85-88; I. ARROYO MARTÍNEZ. “Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XI, 1994, pp. 79-84; B. FARTHING y M. BROWNRIGG. *Farthing on International Shipping*, cit., pp. 189-191; A. ODEKE. *Bareboat Charter (Ship) Registration*, cit., pp. 31-34; Organización Internacional del Trabajo. *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Doc. JMC/29/2001/3, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001, pp. 20-26; N. P. READY. *Ship Registration*, 3.ª ed., LLP Publisher, Business of Shipping Series, London-Hong Kong, 1998, pp. 29-33.

¹⁰ Palabras pronunciadas por J. C. ATXA, Presidente de la Asociación de Navieros Vascos durante la Mesa Redonda sobre los segundos registros de buques, celebrada durante las IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián: J. M. DE EIZAGUIRRE (coord.). *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, cit., p. 98.

¹¹ Organización Internacional del Trabajo. *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, cit., p. 24.

¹² Cfr. K. X. LI. “The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships”, *Logistics and Transportation Review*, vol. 35E, n.º 2, junio de 1999, pp. 135 y ss.

Sin embargo, hay que precisar que no todos los segundos registros operan del mismo modo en cuanto a los buques que pueden acceder a la inscripción, ya que mientras unos países admiten tanto buques de nacionalidad propia como buques extranjeros (denominándose entonces registro internacional), otros Estados han preferido reservar su segundo registro para buques que enarbolan su propio pabellón¹³. Además, desde el punto de vista de su localización geográfica, mientras que algunos Estados que disponen de posesiones o territorios de ultramar, vestigios de su pasado colonial, han situado aquí sus segundos registros de buques, otros que carecen de tales dominios no han tenido otro remedio que establecer su segundo registro dentro de su propio territorio (sea este continental, sea insular o incluso insular ultraperiférico, como es el caso del Archipiélago Canario).

Todo ello no impide que los segundos registros hayan sido blanco de críticas procedentes principalmente de organizaciones que actúan en el ámbito laboral: por ejemplo, la OIT se ha ocupado repetidamente de la evolución del registro naval. En la Conferencia Internacional del Trabajo que se reunió en Ginebra, en junio de 1991, se puso en evidencia el modo en que el DIS danés vulnera los derechos consagrados en los Convenios de la OIT 87, 98, y 111¹⁴, críticas que se han reiterado en subsiguientes reuniones de la organización. Además, la utilización de los territorios no metropolitanos para la implantación de nuevos segundos registros ha traído desventajas que han llevado al Gobierno francés a considerar la posible constitución de un nuevo registro nacional en su territorio metropolitano para sustituir al segundo registro de las Islas Kerguelen¹⁵.

¹³ I. ARROYO MARTÍNEZ. “Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante”, cit., en p. 83, nota 53.

¹⁴ Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (n.º 87), Convenio (n.º 98) relativo a la aplicación de los principios del derecho de sindicación y de negociación colectiva. Adoptado el 1.º de julio de 1949 por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en su 32.ª reunión. Entrada en vigor el 18 de julio de 1951. Convenio relativo a la discriminación en materia de empleo y ocupación, 1958 (n.º 111), fecha de entrada en vigor: 15 de junio de 1960.

¹⁵ Organización Internacional del Trabajo. *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, cit., p. 21. Por su parte, países como Bélgica han modificado su registro nacional de buques, basado en un sistema altamente subvencionado, lo que provocó que la totalidad de la flota abandonara el pabellón nacional, optando por el pabellón

Las organizaciones profesionales y sindicales de marinos han expresado también su oposición a estos registros, toda vez que el empleo de extranjeros afecta la mano de obra local, o bien obliga a los nacionales a aceptar condiciones de trabajo desfavorables. En tal sentido, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte –ITF– ha alertado a los armadores sobre las consecuencias de cambiar las tripulaciones, determinando que tal actitud implicaría considerar al registro como una simple BdC. Así, teniendo en cuenta el alto grado de desreglamentación que existe en los segundos registros, la ITF ha concluido que trece de ellos deberían ser calificados realmente como BdC. Se trata de los segundos registros situados en las Antillas Neerlandesas, Bermudas, el DIS danés, Gibraltar, el ISR alemán, Hong Kong, Isla de Man, Islas Caimán, Islas Canarias, Islas Cook, Islas Kerguelen, el MAR portugués y el NIS noruego¹⁶. Sin embargo, el 40.º Congreso de la ITF, reunido en Vancouver entre el 17 y el 21 de agosto de 2002, aprobó una moción que acordó el levantamiento de la consideración del Registro Especial español como BdC¹⁷.

luxemburgués, conocido como el segundo registro belga. El nuevo régimen está basado en un impuesto sobre tonelaje (*tonnage tax*) y en incentivos a la inversión. Cfr. “Normativa”, *Boletín I.A.*, n.º 415, junio de 2003, p. 30.

¹⁶ Cfr. la ITF en [<http://www.itf.org.uk>].

¹⁷ La moción propuesta por la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar del Sindicato Unión General de Trabajadores decía así:

“El 40.º Congreso de la ITF, reunido en Vancouver del 14 al 21 de agosto de 2002:

1. CONSIDERANDO que el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias ha sido dotado de legislación e instrumentos suficientes para garantizar las condiciones de los trabajadores en materia laboral, económica y de Seguridad Social.
2. [...] que tal situación ha provocado que la práctica totalidad de la flota mercante española se encuentre abanderada en el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias, sin que ello haya repercutido de forma negativa en las condiciones sociolaborales de los trabajadores, ni en la cobertura del régimen nacional de Seguridad Social de la que venían disfrutando.
3. [...] que el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias se encuentra sometido a la legislación laboral española y las empresas abanderadas en el mismo sometidas a las exigencias contenidas en la misma, en materia de negociación colectiva y de representación sindical.
4. [...] que las empresas con buques abanderados en el Registro Especial de Buques de Canarias se encuentran sometidas a la inspección y control de las autoridades laborales administrativas y judiciales españolas al igual que cualquier otra empresa ubicada en España.

2. El registro especial de buques.

2.1. Regulación y órganos competentes. Rasgos principales y finalidad

El REBEN es hasta la fecha el primer y único segundo registro nacional. Su creación se remonta al año 1992 y tiene su fundamento legal en la Disposición adicional decimoquinta de la LPEMM; si bien debemos precisar que fue necesario adoptar diversas medidas legislativas que permitieran completar los incentivos laborales

5. [...] que el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias reconoce a los trabajadores, entre otras, las siguientes condiciones positivas:

- a. Exención en un 50% de sus rentas de cara a las declaraciones fiscales anuales, lo que les proporciona un mayor ingreso económico neto mensual sin ninguna contrapartida.
- b. Bases de cotización iguales a las del resto de los sectores productivos del Estado.
- c. Igual cobertura en materia de Seguridad Social que al resto de los sectores productivos, lo que incluye: prestaciones por accidente, enfermedad, muerte, jubilación y desempleo entre otras.
- d. Coeficientes reductores a la edad de jubilación en función de las zonas de navegación de los buques.
- e. Plena cobertura de la legislación laboral española.
- f. Tutela de las autoridades laborales, administrativas y judiciales españolas.

6. [...] que todos estos hechos han propiciado el paso pacífico de los buques al Registro Especial de Buques de las Islas Canarias, manteniéndose los convenios colectivos y las representaciones sindicales existentes en los mismos y favoreciendo la recuperación de flota controlada por armadores españoles que navegaba bajo pabellones de conveniencia.

7. [...] que los buques abanderados en el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias se encuentran sometidos a igual régimen de inspección y control por parte de las autoridades marítimas españolas que los buques anteriormente registrados en el Registro Central de Buques.

8. [...] que el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias ofrece condiciones y garantías sociolaborales a los trabajadores iguales o superiores a las de otras banderas con la condición de Primeros Registros que no cuentan con la condición de bandera de conveniencia.

9. [...] que, en función de todos los hechos expuestos, procede levantar al Registro Especial de Buques de las Islas Canarias la vitola de bandera de conveniencia en este Congreso.

10. SOLICITAMOS al 40.º CONGRESO que se acuerde el levantamiento de la consideración de bandera de conveniencia al Registro Especial de Buques de las Islas Canarias”: disponible en [<http://www.itf.org.uk>].

previstos inicialmente en la LPEMM¹⁸ con bonificaciones en materia fiscal y de seguridad social.

La sede del REBEN se halla obviamente en Canarias, operando a través de las dos oficinas especiales de gestión y administración adscritas al MdF, situadas en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife e incardinadas en las Capitanías Marítimas respectivas¹⁹. No cabe, por lo tanto, considerarlo como registro *off-shore*, por cuanto este calificativo –tal y como lo hemos empleado antes– corresponde más bien a los segundos registros que tienen su base territorial en una dependencia o posesión colonial de una metrópoli en ultramar. El REBEN se sitúa en una parte del territorio insular español del Océano Atlántico que, a pesar de estar alejado del territorio continental, forma parte integrante de su ámbito de soberanía territorial y no admite en el Derecho internacional público la calificación

¹⁸ Contemplados en la LPEMM en su Disposición adicional 15ª.seis.a) (sobre dotaciones de los buques) y siete (sobre la normativa laboral y de seguridad social aplicable a los trabajadores no nacionales). En virtud de la primera, aunque el capitán y el primer oficial de los buques inscritos en el llamado Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, habrán de tener la nacionalidad española, siendo el resto de la dotación de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la CE, al menos en un 50%, “no obstante [...] cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro [...] 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, el Ministerio [...] podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros [...] en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación”. Por su parte, la sección Siete de la citada Disposición adicional permite que las condiciones laborales y de seguridad social de los trabajadores no nacionales españoles empleados a bordo de esos buques se regulen por “la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España”.

¹⁹ A tenor de la Disposición adicional 16ª.1, apdos. 1,b) y 2, TRLPMM, “La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Fomento, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas”.

de territorio colonial²⁰. En todo caso, cabría calificarlo como segundo registro ultraperiférico, en atención al dato geográfico de la lejanía antes señalado. En este sentido, la peculiaridad que presenta el REBEN frente a otros segundos registros europeos similares es que “las islas españolas forman parte integrante del territorio comunitario y a ellas se les aplica el Derecho comunitario, con excepción de la libre circulación de mercancías y normas anejas (legislación aduanera y política comercial exterior), las políticas comunes agrícola y de pesca, y algunas normas fiscales (IVA e impuestos especiales)”²¹.

Por otra parte, el REBEN reúne las siguientes características: es un segundo registro de carácter público y administrativo²², especial, opcional, heterónimo y, en atención al objeto registrable, selectivo.

El REBEN, en tanto *segundo registro*, surge como reacción a las BdC frente al registro marítimo ya existente: el Registro de Buques y Empresas Navieras.

El REBEN se presenta como registro *especial* porque el TRLPEMM ha querido expresamente sustraerlo del régimen registral ordinario y someterlo a un régimen legal particular o diferenciado: aquel que resulta de la Disposición adicional decimosexta del TRLPEMM, de las ya indicadas medidas legislativas que incentivan

²⁰ Sobre el particular conviene reseñar que en 1961 la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció un Comité especial (conocido en la actualidad como el Comité Especial de Descolonización o Comité Especial de los 24) encargado de examinar la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales (Resolución 1514 [XXV], aprobada por la Asamblea General de la ONU el 14 de diciembre de 1960). En la actualidad, entre los territorios no autónomos cuya situación supervisa el mencionado Comité no figuran las Islas Canarias y sí, en cambio, los siguientes territorios en los que la metrópoli ha establecido segundos registros: Anguila, Bermuda, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Malvinas, Islas Turcos y Caicos, Islas Vírgenes británicas, Montserrat, Pitcairn y Saint Helen: cfr. la página web de la ONU sobre la Descolonización disponible en [<http://www.un.org/spanish/descolonizacion/main.htm>].

²¹ I. MARTÍNEZ JIMÉNEZ. “Abanderamiento y nacionalidad del buque”, en AA.VV. *Estudios de Derecho Marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, J. M. BOSCH (ed.), Barcelona, 2000, p. 211.

²² Disposición adicional 16ª.1,c) TRLPEMM: “El Registro especial [...] es un Registro público de carácter administrativo...”.

su utilización, y, finalmente, de las normas que, para su desarrollo, lleguen a ser aprobadas en el futuro²³.

Es, evidentemente, un segundo registro *opcional*, porque la inscripción de los buques en el REBEN tiene, a diferencia de lo que sucede con el Registro de Buques ordinario, carácter potestativo y no obligatorio. Como estipula el TRLPEMM, en el REBEN “se podrán inscribir los buques [...] siempre que reúnan los requisitos previstos...”²⁴.

Su carácter *heterónimo* obedece a que el MdF retiene las competencias para conceder tanto la inscripción como la baja de los buques en el REBEN²⁵, sin que su gestión y administración sean independientes de las autoridades marítimas que, en última instancia, tienen la competencia respecto al Registro Marítimo ordinario. Precisamente, conforme al régimen jurídico especial del REBEN, la decisión de otorgar a los buques inscritos en el Registro especial la patente de navegación y su efectiva expedición corresponden, respectivamente, al MdF y al Director general de la Marina Mercante²⁶.

El REBEN con el TRLPEMM, pierde su consideración de registro secundario del Registro de Buques y Empresas Navieras²⁷, puesto que la inscripción de buques en

²³ Disposición adicional 16ª.1,c) TRLPEMM: “El Registro especial [...] se registrá por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo”.

²⁴ Disposición adicional 16ª.1,a) y 4,b) TRLPEMM (cursiva fuera de texto). En este sentido ARROYO califica justamente el REBEN como registro opcional. I. ARROYO MARTÍNEZ. *Curso de Derecho Marítimo*, Madrid, Civitas, 2005, p. 345.

²⁵ Ello resulta de las disposiciones del TRLPEMM. En primer lugar, la Disposición adicional 16ª.2,a) nos indica que las dos oficinas insulares de gestión y administración del REBEN están “adscritas al Ministerio de Fomento”; en segundo lugar, la Disposición adicional 16ª.2,b) atribuye a ese Ministerio, “en todo caso [...] las competencias para 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”.

²⁶ Disposición adicional 16ª.3,b) TRLPEMM: “La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro especial será otorgada por el Ministro de Obras Públicas y Transportes y expedida por el Director general de la Marina Mercante”.

²⁷ Cfr. artículo 251 TRLPEMM.

el Registro Especial supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras²⁸.

Eso sí, los buques que estén inscritos en el REBEN, dado que además han de inscribirse en el Registro de Bienes Muebles²⁹, están sometidos a un sistema de registro doble, evitando los problemas interpretativos que ocasionaba la regulación de la LPEMM, y que llevaba a mantener una situación de triplicidad registral pues los buques que accedían al REBECA, debían estar inscritos además en el Registro

²⁸ Disposición adicional 16ª3.a) TRLPEMM.

²⁹ El Registro de Bienes Muebles –RBM– está integrado por seis secciones, la primera de las cuales tiene por objeto el registro de buques y aeronaves. Se trata de un registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, que tiene carácter mercantil y efectos jurídico privados. De ese modo, la sección primera del actual RBM reemplaza al anterior sistema registral mercantil de buques. La Ley 19 del 25 de julio de 1989, de reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las Directivas comunitarias europeas en materia de sociedades dio una nueva redacción al artículo 16 del C. de C., que supuso la desaparición de los buques y aeronaves como objeto de inscripción en el Registro Mercantil, al tiempo que ordenó que los libros registro de buques y aeronaves, llevados hasta entonces en el Registro Mercantil, pasasen a constituirse en un registro independiente, aunque regido transitoriamente por la misma normativa –es decir, por el RRM de 1956– hasta que se estableciera un registro de la propiedad mobiliaria, que habría de incluir, entre otros, los libros de buques y aeronaves.

La nueva regulación del Registro Mercantil supuso una importante ruptura en relación con la situación precedente. Con la exclusión de los libros de buques y aeronaves, el Registro Mercantil ha quedado como un Registro destinado a la inscripción del empresario individual y social, y de los hechos y actos inscribibles que les afecten, fundada en el sistema de folio personal. Mientras que la inscripción del buque y de los derechos reales se ha independizado, pasando a integrar, junto con la inscripción de las aeronaves, la sección primera del nuevo RBM, basada en el sistema de folio real. Así, el Registro Mercantil queda como un registro sustancialmente de personas, de hechos y de relaciones jurídicas de interés para el tráfico mercantil, desprovisto por completo de la inscripción de bienes (tales como los buques) que han desfigurado su significado como registro dirigido a proporcionar a los terceros el conocimiento y la certidumbre sobre los más importantes datos referentes a los sujetos de la actividad mercantil, a sus cambios y mutaciones, y a ciertos aspectos del tráfico que realizan: cfr. M. P. DOMÍNGUEZ CABRERA. “El buque como objeto del Registro de Bienes Muebles”, *Noticias Jurídicas*, vol. 242, 3 de marzo de 2004, disponible en [http://noticias.juridicas.com/areas_virtual/Revistas/12-Noticias%20Jur%EDdicas/84-A%F1o%202004/97-Marzo/nj242.html], sección Artículos doctrinales: Derecho Mercantil, Sección Derecho mercantil; Apartado Artículos Doctrinales.

Marítimo Ordinario (hoy Registro de Buques y Empresas navieras) y en el Registro de Bienes Muebles.

Finalmente, atendiendo al objeto susceptible de inscripción, frente al carácter universal del Registro de Buques y Empresas Navieras, el REBEN presenta un perfil más bien selectivo, puesto que no todos los buques, embarcaciones o artefactos navales son objetos registrables, sino aquéllos que respondan a un perfil técnico-funcional concreto:

- i. El arqueo mínimo de 100 TRB;
- ii. Apto para la navegación con un propósito mercantil.

Quedan, por lo tanto, fuera del REBEN los buques con un arqueo inferior al señalado, así como los buques civiles con un propósito no mercantil y, por expreso mandato legal, los dedicados a actividades pesqueras³⁰.

En cuanto a su finalidad, el REBEN, como segundo registro, persigue los objetivos que ya antes fueron expuestos al examinar de forma general los segundos registros. Así, este registro posibilita la competitividad de la flota mercante y las empresas navieras españolas a través de una serie de medidas homologables a las existentes en registros similares de países miembros de la UE. En tal sentido, la primera propuesta de creación de un registro especial en el Archipiélago canario coincide en el tiempo con la modificación del régimen jurídico del registro de la Isla de Man y, prácticamente, con la aparición del Registro francés de las Islas Kerguelen (1987).

En efecto, en 1986 el Gobierno de la Comunidad Autónoma Canaria, la Asociación de Navieros Españoles –ANAVE– y la Asociación de Industrias Refineras de Petróleo propusieron la creación en Canarias de un registro especial. Sin embargo, la idea no empezó a ser asumida hasta finales de 1991, optando, hasta entonces, la administración por “mantener, como un baluarte, la obligación de empleo de tripulantes nacionales, sin comprender que si no existían navieras y buques

³⁰ Cfr. Disposición adicional Decimosexta Cuatro b) 1 y 2.

competitivos en España, esos tripulantes no tendrían empleo”³¹. La idea se concretó en la elaboración de un Proyecto de Ley, presentado en noviembre de 1991 y que, contando con el apoyo de las empresas navieras, suscitó fuertes críticas y oposiciones en el ámbito sindical³².

Sin embargo, la demora en el establecimiento del REBECA, hoy REBEN, desde la fecha de la propuesta antes reseñada (1986) hasta su habilitación legal en la LPEMM (1992) y la adopción posterior de las medidas de incentivos fiscales y de seguridad social (1994)³³ ya referidas, hizo que transcurriesen ocho años durante los que el pabellón español perdió más de 350 buques, cuatro millones de TRB y cerca de doce mil empleos³⁴.

2.2. Buques, embarcaciones y artefactos navales registrables

Si a tenor del Real Decreto 1027 del 28 de julio de 1989, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo –RDAb–, los buques sometidos al régimen de registro lo son “cualquiera que sea su tonelaje, procedencia y actividad”, los buques, embarcaciones y artefactos navales susceptibles de ser inscritos en el REBEN son solamente los que reúnan los requisitos fijados por la disposición adicional 16.^a del TRLPEMM. Esto representa una limitación del objeto registral y sirve de fundamento para proclamar el *carácter selectivo* del REBEN.

Previamente, conviene tener presente cuáles son los sujetos legitimados para solicitar la inscripción en el REBEN:

³¹ M. CARLIER DE LAVALLE. “El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy”, cit., p. 7.

³² M. T. GÓMEZ PRIETO. “Las sociedades de clasificación de buques”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XI, 1994, nota 141, pp. 317-318.

³³ Sobre tales medidas, cfr. J. ROMERO PI. “El Registro Especial de buques en la Ley de Modificación del REF”, *Noticias de la Unión Europea*, n.º 130, noviembre de 1995, pp. 135 y ss.

³⁴ M. CARLIER DE LAVALLE. “El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy”, cit., p. 7.

- i. Se trata de las *empresas navieras* que tengan la explotación económica de los buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque;
- ii. Además, deben tener en el Archipiélago canario bien su *centro efectivo de control*, bien –si tal no fuera el caso– un *establecimiento o una representación permanente* con los que cumplir las obligaciones y ejercer los derechos derivados de la legislación española y de las normas relativas al REBEN³⁵;
- iii. Si la inscripción lo solicita, *los organismos públicos o la Administración pública* deben cumplir los requisitos anteriormente establecidos y ostentar la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles;

Una vez delimitadas dichas exigencias por las empresas navieras deben reunir las siguientes condiciones, de *manera cumulativa*, como objetos registrables:

- i. *Buques civiles, en construcción o ya construidos*. De manera que cabe decir que se trata de embarcaciones, plataformas o artefactos flotantes, con o sin desplazamiento, aptos para navegar con un propósito mercantil (excluyendo los destinados a actividades pesqueras), y no afectos al servicio de la defensa nacional. Pero no así las plataformas fijas, definidas por el TRLPEMM como “todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él”³⁶;
- ii. *Buques civiles aptos* para la navegación con un propósito mercantil, aunque no estén siendo utilizados efectivamente con este propósito, pueden acceder al REBEN. Lo que debe permitir la inscripción en el REBEN de buques civiles (deportivos, de recreo...) que pudieran destinarse a una actividad industrial o mercantil, puesto que no se exige que el buque tenga una finalidad lucrativa, de

³⁵ Disposición adicional decimosexta, 4, a TRLPEMM.

³⁶ Las plataformas fijas así definidas por el artículo 9.4 del TRLPEMM quedan excluidas de la noción de buque civil empleada por la Ley.

manera que basta *con su potencialidad* para este fin. En general, las posibilidades de registrar buques y artefactos aumentan, lo que ha ido convirtiendo al REBECA –hoy REBEN– en un registro más competitivo, unido ello a los menores condicionamientos requeridos de las empresas navieras;

iii. *Requisito técnico*: es preciso que las embarcaciones, plataformas o artefactos flotantes antes reseñados tengan un arqueo mínimo de 100 TRB³⁷;

iv. *La dotación* de esos buques está sometida a tres exigencias³⁸;

a. El capitán y el primer oficial deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro de la UE o EEC³⁹;

b. El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50%. Pero el límite del 50% no es imperativo ya que el TRLPEMM autoriza al MdF a considerar otras circunstancias (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) a fin de elevar el porcentaje de tripulantes extracomunitarios, fijándose, sin embargo, como exigencia

³⁷ Disposición adicional decimosexta, 4, 4 b. 2 TRLPEMM.

³⁸ Para el Registro de Buques y Empresas Navieras, el artículo 253 TRLPEMM señala que “el número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas [*sic*] para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan”. En materia de nacionalidad, no contiene sin embargo una previsión similar a la que rige para el REBEN. El RDAB, que de momento es la norma reglamentaria a tener en cuenta, no contiene tampoco una exigencia equivalente sobre la nacionalidad del capitán y del primer oficial. Sin embargo, el C. de C. exige varias condiciones para ejercer el cargo de capitán, entre las que figura la nacionalidad española (párr. primero del artículo 609 del C. de C.).

³⁹ Disposición adicional decimosexta, 6, a), párr. primero, del TRLPEMM.

ineludible, la necesidad de garantizar la seguridad del buque y la navegación⁴⁰;

c. Antes de formalizar la matrícula del buque en el REBEN, el MdF fijará la tripulación mínima del mismo, teniendo en cuenta factores tasados (tipo del buque, grado de automatización y tipo de tráfico al que esté destinado), si bien la resolución que adopte el MdF deberá respetar las exigencias mínimas en materia de seguridad del buque y de la navegación y los tratados internacionales suscritos por España, para lo cual será necesario que la empresa naviera presente la solicitud de inscripción de registro del buque en el REBEN⁴¹;

vi. Pueden realizar toda clase de *navegación*⁴², que en función de su ámbito puede ser interior, de cabotaje, exterior y extranacional⁴³;

vii. *Obligación adicional*, consistente en justificar el pago de los tributos de aduanas (caso de buques importados), así como el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España⁴⁴.

Ello explica que el *régimen especial* del REBEN contemple la posibilidad de una inspección previa a su inscripción en el mismo, en las condiciones que determine el MdF.

viii. El régimen del REBEN contempla solamente el abanderamiento provisional de buques de pabellón extranjero en el Registro especial, pero no la hipótesis inversa, esto es, la del abanderamiento provisional de buques del REBEN en el extranjero. Si se solicita en el REBEN dicho abanderamiento provisional, no se exige que se

⁴⁰ Disposición adicional decimosexta, 6, a), párrs. segundo y tercero, TRLPEMM.

⁴¹ Disposición adicional decimosexta, 6, b TRLPEMM.

⁴² Cfr. artículos. 256, 257 y 258 TRLPEMM.

⁴³ Cfr. artículo 8.2 TRLPEMM.

⁴⁴ Disposición adicional decimosexta, 4, b 4 y 5 TRLPEMM.

presente la certificación de baja en el Registro nacional de procedencia⁴⁵. Obsérvese que la disposición adicional decimoquinta exime de la “presentación” de esta certificación, debiendo entender que la baja en el Registro marítimo de origen deberá producirse, pues, por principio, hay que descartar la posibilidad de que subsista el abanderamiento del buque en dos registros estatales diferentes, cosa prohibida por las disposiciones de la CNUDMAR⁴⁶. Además, es obvio que la no presentación de esa certificación rige sólo para el abanderamiento provisional en el REBEN, no en el Registro de Buques y Empresas Navieras, a pesar de que la norma aplicable dice que “no se les exigirá la presentación del certificado de baja [...] para el abanderamiento provisional en España”.

2.3. Contenido y efectos de la inscripción

Como se ha mencionado, el REBEN merece el calificativo de registro especial porque el TRLPEMM mantiene un régimen jurídico distinto del régimen registral ordinario, sometiéndolo al régimen legal diferenciado que se establece básicamente en la Disposición adicional decimosexta, puesto que aún no han sido dictadas las normas reglamentarias para su desarrollo, anunciadas en esa misma disposición adicional⁴⁷.

Transcurridos más de diez años desde la promulgación de la LPEMM, ese retraso en dictar las normas de desarrollo de la Ley explica posiblemente que el funcionamiento práctico se haya dejado a las instrucciones administrativas internas en el seno de la Dirección General de la Marina Mercante –DGMM–, y que el contenido de la inscripción efectuada en el Registro especial se asimile o sea equivalente al de los asientos

⁴⁵ Disposición adicional decimosexta, 3, d) TRLPEMM. Cfr. I. MARTÍNEZ JIMÉNEZ. “Abanderamiento y nacionalidad del buque”, cit., p. 214.

⁴⁶ Se trata de dos disposiciones de la CNUDMAR. El artículo 92 señala que “1. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado [...]. 2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, [...] podrá ser considerado buque sin nacionalidad”. El artículo 110 permite a un buque de guerra ejercer el derecho de visita en alta mar sobre un buque que enarbole pabellón extranjero cuando tenga motivos razonables para sospechar que dicho buque “[...] d) No tiene nacionalidad; o e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón”.

⁴⁷ Disposición adicional decimosexta, 1, c) TRLPEMM.

practicados en el Registro de Buques y Empresas Navieras⁴⁸, máxime si tenemos presente que el REBEN es también un registro público y administrativo, y que, además, no funciona de forma independiente (carácter heterónomo). La común dependencia de los dos registros de la DGMM y su incardinación en oficinas especiales radicadas en las Capitanías Marítimas de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife facilitan, a nuestro entender, la analogía en el contenido de los asientos practicados en uno y otro registro.

Obviamente, habrán de considerarse en la práctica del asiento registral las especificidades que puedan resultar pertinentes a la luz del régimen jurídico especial del REBEN. Así, por ejemplo, cabe reseñar las siguientes⁴⁹:

- i. No será necesario que conste en el asiento el certificado de baja en el registro marítimo de procedencia, en caso de que se inste el abanderamiento provisional en el REBECA de un buque extranjero;
- ii. Podrá figurar la explotación económica del buque bajo cualquier modalidad contractual;
- iii. Se deberá acreditar el arqueo mínimo requerido de 100 TRB;
- iv. Así mismo, tendrá que demostrar que se cumplen los requisitos relativos a la composición mínima de la dotación del buque, o su reducción concedida por el MdF cuando concurran los factores o motivos antes expresados.

Para terminar, en cuanto a los efectos del REBEN, el TRLPEMM contempla el reconocimiento de la nacionalidad española a los buques inscritos en el mismo, sin que ello difiera sustancialmente de lo ya examinado respecto al Registro de Buques y

⁴⁸ Los profesores GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA, señalan: "... el contenido de la inscripción registral del REBECA puede entenderse similar al del DARM [RDAB] [...] y al parecer funciona con arreglo a las instrucciones administrativas internas": JOSÉ LUIS GABALDÓN GARCÍA y JOSÉ MARÍA RUIZ SOROA. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid y Barcelona, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, 2006 p. 213.

⁴⁹ Disposición adicional decimoquinta, 3. 4; 4. 2.b y 2.c; 6. a y b de la LPEMM.

Empresas Navieras. En efecto, el MdF otorga a los buques inscritos en el REBEN la patente de navegación que, como en el caso anterior, permite a los buques mercantes del REBEN navegar bajo pabellón español y legitima a los capitanes para ejercer sus funciones a bordo de esos buques⁵⁰.

Quizás cabría añadir que la inscripción del buque en el REBEN causa su baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras si ya estaba inscrito en este; en realidad, la inscripción no supone nada nuevo en cuanto a la adquisición de la nacionalidad, que ya de por sí la posee; otra cosa sería un contrasentido, porque lo que se produce es un cambio entre dos registros nacionales (entre el ordinario y el especial).

Cosa distinta ocurre en los casos de buques en construcción, buques importados o buques de pabellón extranjero para los que se solicita el abanderamiento provisional en el REBEN: en estos casos la inscripción en el Registro Especial tiene efectos constitutivos en cuanto a la adquisición de la nacionalidad española, pues se trata de buques que acceden por vez primera a un registro marítimo español, aunque sea especial.

Por tanto, el otorgamiento del pabellón español por la vía del REBEN supone la sujeción del buque a la legislación española pertinente, en especial, su acogimiento a los derechos e incentivos fiscales, laborales y de seguridad social que han sido previstos para incentivar la utilización del Registro Especial. La inscripción en el REBEN supone también que el buque queda sometido al control de las autoridades marítimas españolas y que se dé publicidad al contenido de sus asientos.

Aparte del control, el REBEN cumple igualmente con la finalidad de dar publicidad al contenido de sus asientos, lo cual es inherente a la existencia de todos los registros.

⁵⁰ Disposición adicional decimosexta, 3, b) TRLPEMM.

Conclusiones

El Real Decreto Legislativo 2 del 5 de septiembre de 2011, por el que se aprueba el TRLPEMM, mantiene la necesaria regulación española de los segundos registros nacionales de buques, puesto que una nación abierta al mar no podía dejar pasar una realidad práctica que consistía en la retirada de buques registrados en España a otros países que proponían fórmulas de inscripción mucho más competitivas.

El REBEN es el único segundo registro marítimo español de carácter especial, público y administrativo, opcional, heterónimo al Registro de Buques y Empresas Navieras y selectivo en cuanto al objeto registral. Su finalidad coincide con la que explica la aparición, desde la década de los años 80, de los segundos registros nacionales: frenar el éxodo hacia las BdC e invertir la tendencia al mejorar la competitividad de la flota mercante y las empresas navieras españolas (reducción de costes e incentivos diversos). En cuanto a las consecuencias de la inscripción en el REBEN, en los casos de buques que acceden por vez primera a un registro marítimo español (buques en construcción, buques importados o buques de pabellón extranjero para los que se solicita el abanderamiento provisional), la inscripción en el Registro especial tiene efectos constitutivos en cuanto a la adquisición de la nacionalidad española.

Bibliografía

ARROYO MARTÍNEZ, I. “Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XI, 1994.

ARROYO MARTÍNEZ, I. *Curso de Derecho Marítimo*, Madrid, Civitas, 2005.

BERLINGIERI, F. “The new Italian international ship register”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 4, noviembre de 1998.

CARLIER DE LAVALLE, M. “El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy”, *Asociación de Navieros Españoles*, disponible en ANAVE [<http://www.anaves.es/Informes>].

DOMÍNGUEZ CABRERA, M. P. “El buque como objeto del Registro de Bienes Muebles”, *Noticias Jurídicas*, vol. 242, 3 de marzo de 2004, disponible en [http://noticias.juridicas.com/areas_virtual/Revistas/12-Noticias%20Jur%EDdicas/84-A%F1o%202004/97-Marzo/nj242.html], sección Artículos doctrinales: Derecho Mercantil.

FARTHING, B. y M. BROWNRIGG. *Farthing on International Shipping*, 3.^a ed., London y Hong Kong, 1997.

GABALDÓN GARCÍA, J. L. “Anotaciones sobre el régimen de policía de la navegación marítima y por agua en el Derecho español”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XIII, 1996.

GABALDÓN GARCÍA, J. L. y J. M. RUIZ SOROA. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid y Barcelona, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, 2006.

GÓMEZ PRIETO, M. T. “Las sociedades de clasificación de buques”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XI, 1994.

LI, K. X. “The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships”, *Logistics and Transportation Review*, vol. 35E, n.º 2, junio de 1999.

MARCHESE, U. “Funcione economica e politica fiscale del ‘registro internazionale’ italiano di immatricolazione navale”, *Trasporti. Diritto, Economia, Politica*, n.º 77-78, 1999.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, I. “Abanderamiento y nacionalidad del buque”, en AA.VV. *Estudios de Derecho Marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Barcelona, Bosch, 2000.

ODEKE, A. *Bareboat Charter (Ship) Registration*, The Hague, London y Boston, 1998.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. “El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (Informe para el debate de la 29.ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima), Doc. JMC/29/2001/3, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2001.

READY, N. P. *Ship Registration*, 3.ª ed., LLP Publisher, Business of Shipping Series, London y Hong Kong, 1998.

ROMERO PI, J. “El Registro Especial de Buques en la Ley de Modificación del REF”, *Noticias de la Unión Europea*, n.º 130, noviembre de 1995.

SAN JOSÉ AMÉZAGA, J. “Segundos registros de buques”, J. M. DE EIZAGUIRRE (coord.), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, 23 y 24 de mayo de 1996, Donostia, 1997.