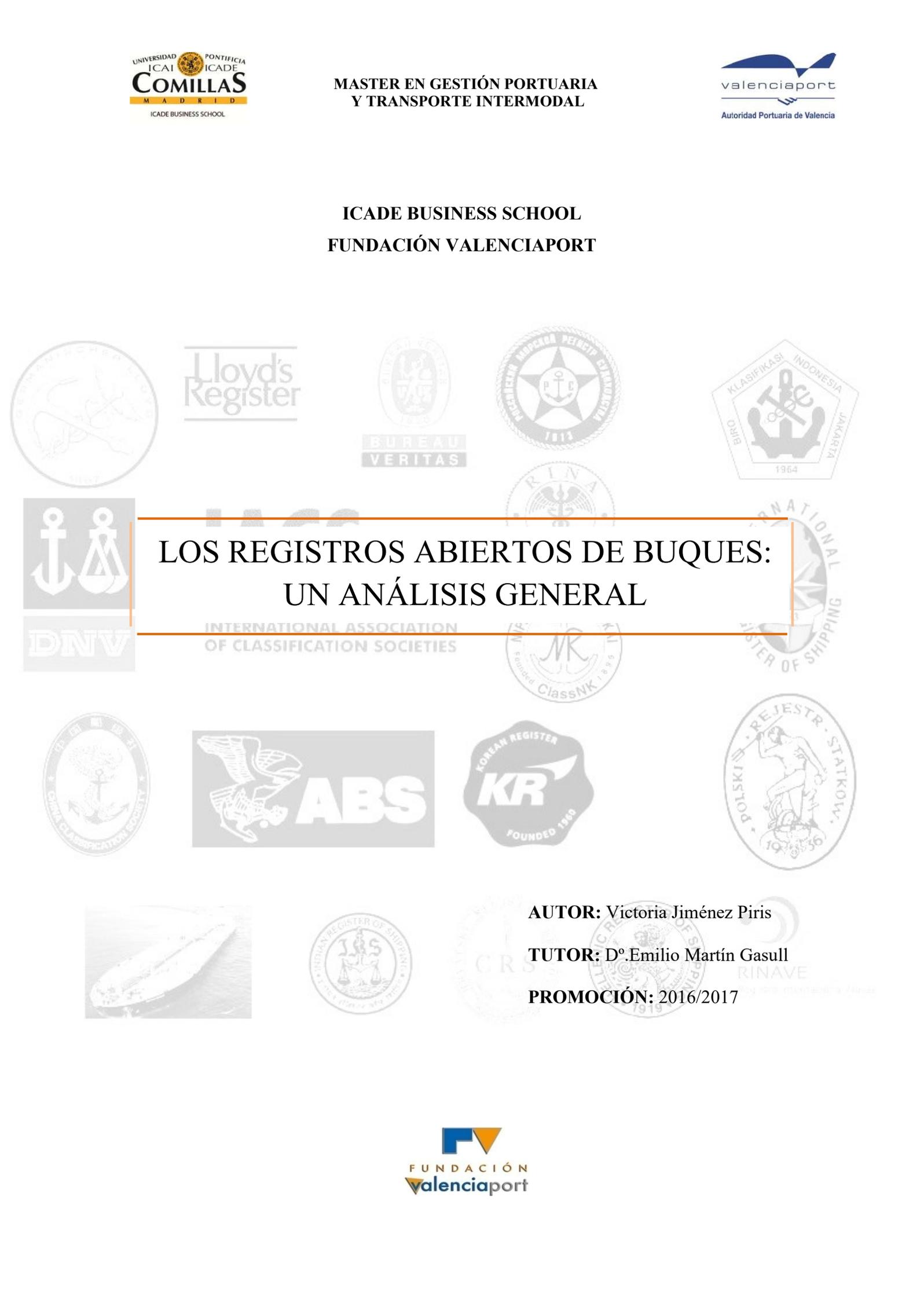


ICADE BUSINESS SCHOOL  
FUNDACIÓN VALENCIAPORT



LOS REGISTROS ABIERTOS DE BUQUES:  
UN ANÁLISIS GENERAL

**AUTOR:** Victoria Jiménez Piris

**TUTOR:** Dº.Emilio Martín Gasull

**PROMOCIÓN:** 2016/2017

**Resumen:**

El sistema de registros abiertos (es decir, aquellos en los que el propietario y el pabellón de registro provienen de diferentes países) ha sido una oportunidad para que muchos países en desarrollo presten servicios de registros de embarcaciones. Sin embargo, los registros abiertos, a veces denominados de forma peyorativa como “banderas de conveniencia”, han sido polémicos desde sus inicios. De hecho, los más críticos hacia este sistema destacan la facilidad de ocultar la verdadera identidad de los armadores y la aplicación poco estricta de las normas y regulaciones. En cualquier caso, su influencia en el coste del transporte es innegable. Por consiguiente, el objetivo de este trabajo es realizar un análisis de la situación actual de los registros abiertos, a partir de los antecedentes y estadísticas que muestran la evolución de este sistema de registro. A parte de esto, el estudio presenta los antecedentes de la historia de los registros abiertos, sus características, ventajas y desventajas. Igualmente, se ha considerado de interés presentar una breve exposición de ciertos registros abiertos, como es el caso de los registros de buques de Panamá, Liberia y las Islas Marshall.

**Palabras clave:** buques, registro de buques, registro abierto, banderas de conveniencia, Panamá.

**Abstract:**

The system of open registries (that is, where the owner and flag are from different countries) has been an opportunity for many developing countries to provide the services of vessel registries. Nevertheless, open registries, sometimes referred to pejoratively as flags of convenience, have been contentious from the start. In fact, critics of the system point to the ease of hiding the true identity of ship-owners and the lax enforcement of rules and regulations. In any case, its influence on the cost of transportation is undeniable. Therefore, the purpose of this study is to carry out an analysis of the present situation of the open registers, based on the precedents and statistics that show the evolution of this system register. In addition to this, the study presents the antecedents of the history of the open registers, their characteristics, advantages and disadvantages. Moreover, it has been considered of interest to present a brief presentation of certain open registers, as is the case of Panama, Liberia and Marshall Islands shipping registers.

**Key words:** ships, registration of ships, open register, flags of convenience, Panama.

---

## - INDICE -

---

<b>TABLA DE ABREVIATURAS .....</b>	<b>6</b>
<b>TABLA DE FIGURAS .....</b>	<b>7</b>
<b>1 INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>8</b>
<b>2 EL REGISTRO DE BUQUES .....</b>	<b>9</b>
2.1 EL CONCEPTO DE REGISTRO DE BUQUES.....	9
2.1.1 REGULACION SEGÚN EL DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO.....	9
2.1.2 TIPOS DE REGISTROS.....	12
2.1.2.1 REGISTROS CERRADOS .....	12
2.1.2.2 REGISTROS ABIERTOS .....	12
2.1.2.3 REGISTROS ESPECIALES .....	13
2.2 HISTORIA DE LOS REGISTROS ABIERTOS.....	14
2.2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LOS REGISTROS ABIERTOS .....	14
2.2.2 NACIMIENTO DE LOS PRIMEROS REGISTROS ABIERTOS.....	15
2.2.3 SEGUNDA GENERACIÓN DE REGISTROS ABIERTOS .....	18
<b>3 LOS REGISTROS ABIERTOS.....</b>	<b>21</b>
3.1 CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS .....	21
3.2 CLASIFICACIÓN .....	24
3.2.1 REGISTROS ABIERTOS CLÁSICOS .....	24
3.2.2 REGISTROS DE CONVENIENCIA (Flags of Convenience).....	25
3.2.3 REGISTROS DE LA ENSEÑA ROJA.....	27
3.2.3 REGISTROS OFF SHORE Y REGISTROS ESPECIALES.....	30
3.3 SITUACIÓN ACTUAL .....	33

<b>4 VENTAJAS DE LOS REGISTROS ABIERTOS .....</b>	<b>39</b>
4.1 FACTORES ECONÓMICOS .....	39
4.2 FACTORES LABORALES .....	42
4.3 FACTORES JURÍDICOS .....	43
4.4 OTRAS VENTAJAS .....	44
4.5 EL SISTEMA DEL DOBLE REGISTRO .....	44
<b>5 DESVENTAJAS DE LOS REGISTROS ABIERTOS .....</b>	<b>46</b>
5.1 SEGURIDAD MARÍTIMA.....	46
5.1.1 SEGURIDAD FRENTE A ACTOS DELICTIVOS .....	49
5.2 CONDICIONES LABORALES.....	53
5.3 DISTORSIÓN ECONÓMICA .....	55
<b>6 EL REGISTRO INTERNACIONAL DE BUQUES DE PANAMÁ.....</b>	<b>57</b>
6.1 INTRODUCCION .....	57
6.2 LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE .....	58
6.3 CARACTERÍSTICAS DESTACABLES .....	59
6.4 PROCEDIMIENTO .....	62
6.5 DOCUMENTACION REQUERIDA .....	64
6.6 DATOS ESTADÍSTICOS.....	64
6.7 RETOS HACIA EL FUTURO.....	65
<b>7 EL REGISTRO DE NAVES DE LIBERIA.....</b>	<b>69</b>
7.1 INTRODUCCION .....	69

7.2	CARACTERÍSTICAS DESTACABLES .....	70
7.3	LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE .....	71
7.4	PROCEDIMIENTO .....	73
7.5	DATOS ESTADÍSTICOS.....	73
7.6	RETOS HACIA EL FUTURO.....	75
<b>8</b>	<b>EL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES DE CANARIAS.....</b>	<b>77</b>
8.1	INTRODUCCIÓN .....	77
8.2	LEGISLACIÓN APLICABLE .....	78
8.3	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES Y FINALIDAD.....	78
8.4	REQUISITOS PARA LA INSCRIPCIÓN .....	80
8.4.1	CONDICIONES DE ACCESO PARA EMPRESAS .....	80
8.4.2	CONDICIONES DE LOS BUQUES.....	80
8.4.2	CONDICIONES DE DOTACION DE LOS BUQUES.....	81
8.5	EFFECTOS DE LA INSCRIPCIÓN.....	81
8.6	PRINCIPALES RETOS HACIA EL FUTURO .....	82
<b>9</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>84</b>
<b>10</b>	<b>BILIOGRAFÍA .....</b>	<b>87</b>
<b>11</b>	<b>ANEXOS.....</b>	<b>90</b>

---

**- TABLA DE ABREVIATURAS -**

---

ANAVE	Asociación de Navieros Españoles
APADEMAR	Asociación Panameña de Derecho Marítimo
CSS	Cambodian Shipping Corporation
EE.UU	Estados Unidos de América
GRT	Toneladas de Registro Bruto
INDNR	La Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
ISM	International Safety Management
ISO	International Organisation for Standardisation
ITF	International Transport Worker's Federation
MARPOL	Convenio Internacional para la prevención de la contaminación
NT	Net Tonnage, Net Tons
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
ORs	Open Registers – Registros Abiertos
PSC	Port State Control
REG	Red Ensign Group
RD	Real Decreto
SOLAS	Convention for the Safety of Live at Sea
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TEU	Twenty Equivalent Units
UE	Unión Europea
UNCLOS	United Nations Conference on Law of the Seas
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

---

- TABLA DE FIGURAS -

---

<b>Figura N° 1: El Registro de Panamá y la Flora mundial (1924-1939).....</b>	<b>17;Error!</b>
<b>Marcador no definido.</b>	
<b>Figura N° 2: Año de inicio de los registros abiertos .....</b>	<b>19</b>
<b>Figura N° 3: Países que ofrecen el servicios de banderas de conveniencia (2016).....</b>	<b>33</b>
<b>Figura N° 4: Tasa de crecimiento principales OR (2015-2016).....</b>	<b>34</b>
<b>Figura N° 5: Flota mundial por país de bandera (2017).....</b>	<b>36</b>
<b>Figura N° 6: Principales flotas mundiales según la nacionalidad del armador .....</b>	<b>37</b>
<b>Figura N° 7: Cuota de mercado de la flota mundial por país de registro (2017) .....</b>	<b>38</b>

---

## - 1. INTRODUCCIÓN -

---

Este trabajo versa sobre el estudio de los Registros Abiertos, si bien siendo más exactos el objetivo es dar una visión lo más general y neutral posible, a pesar de ser este un tema bastante espinoso. Baste, como muestra, el hecho de que para lo más críticos estos registros son denominados bajo el término “bandera de conveniencia”, expresión que únicamente emplearemos cuando sea estrictamente necesario.

Uno de los principales aspectos para comprender el fenómeno de los registros abiertos nos enfoca hacia su origen, plateándonos preguntas como: ¿han existido desde siempre? ¿Cuándo surgió el primer registro abierto? ¿Son tan perjudiciales para el sector marítimo como muchos apuntan? A lo largo de este trabajo se intentará dar respuesta a estas y otras muchas preguntas.

Para poder entender mejor la casuística de este tipo de registros, primero haremos un repaso histórico sobre los registros y el porqué de su aparición, se expondrá el concepto de registro de buques, así como la evolución que ha tenido a raíz de los cambios en la normativa internacional. Seguidamente, veremos una clasificación general de los distintos tipos de registros, analizaremos el concepto de registro abierto, así como su historia de la creación de los mismos.

Seguidamente, expondremos el concepto y la clasificación de los registros abiertos, sus ventajas e inconvenientes, así como los datos estadísticos más concluyentes. Por otra parte, se hará una exposición sobre 4 registros, que serán Panamá, Liberia, las Islas Marshall, y el segundo registro español (REBECA). Esta elección se debe a que Panamá es el más grande del mundo, seguido de Liberia y las Islas Marshall, con sus respectivas tasas de crecimiento, y el REBECA por ser el registro nacional.

Las fuentes que utilizaremos para ello son, por un lado, los informes de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) y de la Federación Internacional del Transporte (FIT) de la OIT, así como de la normativa de los registros analizados. No obstante, también se hará uso de investigaciones empíricas y de noticias, con el objetivo de dar una visión lo más afín a la realidad de lo que son los registros abiertos, y el impacto que estos están teniendo en la actualidad.

---

## - 2. EL REGISTRO DE BUQUES -

---

### 2.1 CONCEPTO DEL REGISTRO DE BUQUES

El **registro de buques** es aquel proceso mediante el cual se documenta un barco, y es autorizado por un determinado país. En consecuencia, es frecuente decir que el buque navega bajo la bandera del país de registro. Es decir, de manera semejante a un vehículo, el cual ha de tener su matrícula, todo buque ha de estar inscrito en el registro de un Estado. La razón de esto reside en el Derecho Internacional, el cual requiere que todo buque mercante esté registrado en un país, que recibe el nombre de Estado del pabellón.

Históricamente, los buques tenían la misma nacionalidad que la del armador; es decir, los buques se inscribían en un registro tradicional o convencional. El abanderamiento de un buque era un acto de refrendo de la autoridad de ese país, e indicaba que ese buque estaba bajo la jurisdicción de las leyes de ese Estado. Con ello, los países de tradición marítima cuidaban de la reputación de su flota.

La Convención **de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar** de 1982, reconoce en su artículo 91 la competencia de cada Estado para otorgar su pabellón y, consecuentemente, su nacionalidad a los buques. Sin embargo, la competencia así reconocida a cada Estado está limitada, en virtud de la exigencia de una nacionalidad efectiva, ya que el mismo precepto señala que ha de existir una relación auténtica entre el buque y el Estado cuyo pabellón enarbole.<sup>1</sup>

En consecuencia, es un **principio aceptado** en el Derecho internacional público, que la atribución por un Estado de su nacionalidad a los buques corresponde ser regulada por cada Estado. Con lo cual, estos gozan de un amplio margen de discrecionalidad para establecer la normativa que ha de cumplirse para que el buque sea inscrito en el registro nacional. La citada discrecionalidad apenas resulta afectada por la

---

<sup>1</sup> MARTÍNEZ JIMÉNEZ, I. (2000). *Abanderamiento y nacionalidad del buque*. Estudios de derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo. P. 205. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es>

exigencia de que exista una relación auténtica entre el buque y el Estado cuyo pabellón enarbola, según establece la CNUDMar.

El Tribunal Internacional de Justicia, en su sentencia relativa al **asunto *Nottebohm***<sup>2</sup>, esclareció el significado de dicha conexión. Aplicando el criterio establecido por el Tribunal, cabe considerar la relación auténtica o sustancial como el vínculo socioeconómico de la nave con el ordenamiento jurídico interno del Estado cuya nacionalidad posee.<sup>3</sup>

Asimismo, repitiendo lo ya establecido en la Convención sobre Alta Mar de 1958, la CNUDMar determinó que el registro de un buque no es una mera formalidad administrativa, sino que significa que el estado de bandera debe asumir la responsabilidad de que el buque cumpla con la normativa establecida.<sup>4</sup>

Su función es ejercer un control normativo de la embarcación, obligándose a inspeccionar de forma periódica, y certificar los equipos del buque y la tripulación. Tanto es así que, cuando el buque no tiene el Registro de la Autoridad Marítima correspondiente, no puede realizar ningún tipo de operación. Dicho de otra manera, podría afirmarse que el registro es el comienzo de la vida legal y operativa del buque.

Para que esto suceda, a través de estos instrumentos legales se alumbró la doctrina del ***genuine link***, o de la relación auténtica entre el Estado y el buque. La sujeción a este deber se concreta en el deber del Estado de ejercer su jurisdicción y su autoridad sobre aquellos buques que enarbolan su pabellón. En cambio, cuando estos requisitos no se cumplen nos encontramos ante un caso de “registro abierto”, “registro libre” o “bandera de conveniencia”<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> Corte Internacional de Justicia. Caso *Nottebohm*. Sentencia de 6 de Abril de 1955.

<sup>3</sup> LEANZA, U. (1984). *Nazionalità della nave, bandiere ombra*. Il Diritto Marittimo, anno XCI, terza serie. P. 30.

<sup>4</sup> UNCLOS: Artículo 91 – Nacionalidad de los buques; Artículo 94 – Deberes del estado de pabellón.

<sup>5</sup> A lo largo del trabajo se utilizarán indistintamente los términos “banderas de conveniencia”, “pabellones de conveniencia”, “registros abiertos”, “registros de matrícula abierta” o sus siglas en inglés FOC (Flags Of Convenience).

Por consiguiente, se ha llegado a afirmar que la cuestión de los registros abiertos nace por este hecho; es decir, por el reconocimiento de la Comunidad Internacional de que los Estados son libres para recoger los requisitos de inscripción que conceden la nacionalidad al buque. Bien es cierto que se matizó esta libertad exigiendo que existiera una relación auténtica entre el buque y el Estado donde el armador deseaba registrarlo.

Sin embargo, no ha quedado perfectamente estipulado el vínculo genuino que ha de existir entre un estado y un buque, es decir, la relación auténtica que debe haber entre un estado de bandera y un buque perteneciente a su registro. Es más, la CNUDmar tampoco extrae prácticamente ninguna consecuencia de la inexistencia del *genuine link* entre el Estado y los buques de su pabellón. Todo lo más, la impone leves cargas al Estado del pabellón, en el caso de que otro Estado tenga motivos fundados para dudar de la conexión real entre el Estado y el buque.<sup>6</sup>

Por desgracia, a lo largo del tiempo se ha observado que algunos estados de bandera no han podido garantizar el cumplimiento de los Convenios Internacionales, por no ejercer un control efectivo sobre los buques que mantienen registrados. Esta falta de control es la que ha hecho que sean muy atractivos para los propietarios de buques, los cuales han mostrado una preferencia destacada de registrarlos en banderas extranjeras.<sup>7</sup>

Incluso, a día de hoy, ya se ha establecido que la jurisdicción del buque no solo está determinada por la legislación establecida por su estado de bandera, sino que también se ha de regir por las leyes del lugar donde se encuentre. Es decir, estará sujeto a la legislación del Estado Ribereño, cuando navegue por su mar territorial, y a la del Estado Portuario, cuando recale en sus puertos.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Artículo 94.6 de la CNUDMar

<sup>7</sup> PAMBORIDES, G.P. (1999). *International Shipping Law. Legislation and Enforcement*. Brill, Netherlands. P. 25.

<sup>8</sup> FERNÁNDEZ BESTEGUI, C.F. (1996). *El control de los buques por el Estado del Puerto*. Anuario de Derecho Marítimo, vol. XIII. P. 183-189.

## 2.2 TIPOS DE REGISTROS

En términos generales, los registros de buques pueden clasificarse en tres grupos: registros tradicionales o cerrados, registros abiertos y registros especiales. Por ello, para comprender mejor la razón de ser de los registros abiertos, expondremos brevemente los diferentes tipos de registros de buques (ver anexo 3).

### 2.2.1. Registros Cerrados

Se consideran cerrados aquellos registros en los que existe una relación auténtica entre buque, propietario y bandera. Es decir, están reservados para embarcaciones de empresas legalmente establecidas en el país de registro<sup>9</sup>. Fueron los primeros que se crearon, también denominados registros tradicionales o nacionales, ya que normalmente pertenecen a países de tradición marítima en los que sólo se permiten empresas nacionales. Esto implica que la nave quede sometida a la legislación de ese país, teniendo que pagar los impuestos y derechos que correspondan.

Además, han de respetarse las exigencias del país en cuanto a la contratación de tripulación, que en la mayoría de los casos ha de ser de la nacionalidad de la bandera. Las normas de seguridad son exigentes y normalmente la Administración Marítima tiene un cuerpo significativo de inspectores, que velan por el cumplimiento del estándar mínimo determinado en los Convenios Internacionales ratificados.<sup>10</sup>

Los registros cerrados son los tradicionalmente nacionales, tales como Grecia, Reino Unido y los países escandinavos. Sin embargo, el desplazamiento de armadores y naves durante los ochenta dejó a los países tradicionalmente marítimos casi sin una población marítima necesaria.

### 2.2.2 Registros Abiertos

La característica principal que los distingue es que permiten el registro a buques mercantes, cuya propiedad y/o control pertenece a extranjeros. Nacen de la

---

<sup>9</sup> Art. 3. *Reglamento nacional de registro de buques, embarcaciones y artefactos navales.*

<sup>10</sup> PINIELLA, F. (2009). *Gestión portuaria y logística.* Universidad internacional de Andalucía. P. 15.

competitividad de los países por atraer capital extranjero, para ello estos Estados, que no son de tradición marítima, presentan una legislación especial el abanderamiento de los buques. No obstante, a lo largo de este trabajo los estudiaremos en profundidad, así como los tipos en los que se subdividen.

### **2.2.3 Registros Especiales**

Esta iniciativa parte de los Estados desarrollados, principalmente de los tradicionales estados marítimos de la Unión Europea. Su objetivo era contrarrestar la creciente tendencia de sus armadores a registrar sus buques en los registros abiertos. En consecuencia, los países con condiciones más rígidas en sus registros ordinarios crearon segundos registros, con similares condiciones a los abiertos.

Por su parte, algunos sectores consideran que pueden considerarse un híbrido de los tradicionales y los abiertos. En ellos se opta por un tratamiento fiscal y laboral similar al de los registros abiertos, aunque con los mismos niveles de exigencia del cumplimiento de la normativa sobre seguridad que los registros tradicionales. Así, los Registros Especiales quedan al margen de la legislación ordinaria en virtud de la normativa que los ha creado, así 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). Más tarde, han establecido registros especiales Portugal (Madeira, 1989), Luxemburgo (1990), España (REC, 1992) y últimamente Italia (2000).<sup>11</sup>

Hoy día muchos registros especiales están abiertos a cualquier armador, cualquiera que sea su nacionalidad que desee solicitar el registro y cumpla las condiciones necesarias. En particular, en la UE, la sentencia del caso *Factortame*<sup>12</sup> (a raíz de una denuncia de empresas pesqueras españolas contra el Reino Unido) impuso a todos los

---

<sup>11</sup> CARLIER DE LAVALLE, M. *El Registros especial de Canarias. Ventajas y situación hoy*. Asociación de Navieros Españoles, Ponencia del Director General de ANAVE, Tenerife, 26-28 de septiembre de 2002 (Recuperado de <http://www.anaves.es/Informes>).

<sup>12</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea. *Caso Factortame*. Sentencia de 19 junio 1990.

Estados miembros la obligación de que sus registros estén abiertos a cualquier armador establecido en la UE, que desee registrar sus buques bajo su bandera.

## 2.3 HISTORIA DE LOS REGISTROS ABIERTOS

### 2.3.1 Antecedentes históricos a los registros abiertos

El fenómeno de las denominadas Banderas de Conveniencia no es un no es un acontecimiento propio del siglo XX. Sino que, mucho antes los buques mercantes enarbolaban banderas de otros estados como una táctica para eludir los buques de guerra enemigos. Algunos ejemplos de esto los podemos encontrar en la Época Romana y en la Edad Media<sup>13</sup>.

Antiguamente, los armadores ingleses ya utilizaban otros registros para poder pescar más, o mantener su comercio. Durante el **siglo XVI**, hicieron uso del pabellón español para eludir las restricciones que imponía España en el comercio con las Indias occidentales. De igual modo, en el **siglo XVII** adoptaron el pabellón francés para escapar a las limitaciones pesqueras en el Gran Banco de Terranova, impuestas por su país. Sin embargo, no únicamente está el caso de los ingleses.

A mediados de este siglo, se percibió un aumento considerable en la flota sueca, ya que muchos armadores holandeses registraron sus buques en Suecia. El principal motivo fue la segunda guerra anglo-neerlandesa, así como la postura neutral de Suecia en la misma, la cual la hizo atractiva para los holandeses. En consecuencia, se convirtió en una práctica usual en el Mediterráneo, debido a la multitud de restricciones políticas y comerciales.

Años más tarde, los armadores de Génova utilizaron la bandera inglesa para los buques que iban al golfo de Corinto, para contrarrestar así la supremacía francesa en aquella época. Por su parte, los marineros griegos, después de su guerra de independencia frente al Imperio Otomano, recurrieron a enarbolar sus embarcaciones bajo bandera turca o rusa.

---

<sup>13</sup> WISWALL, F. JR. (1996). "Banderas de conveniencia". In Lovett, William. *United States Shipping Policies and the World Market*. Pág. 113.

A partir de **1760**, numerosos armadores irlandeses que tenían sus buques registrados en puertos ingleses, empezaron a navegar bajo bandera francesa para evadir las limitaciones impuestas por Inglaterra. Algo similar fue lo ocurrido en EEUU, ya que durante la Guerra de la Independencia (1789) los armadores de Massachussets cambiaron su bandera izando el pabellón de Portugal, para evitar ser capturados por los británicos.

Seguidamente, entre **1830 y 1850** muchos buques norte y sudamericanos fueron abanderados en otros países con el fin de evadir la supervisión inglesa sobre el comercio de esclavos. En esta misma época, la pesca escocesa se vio amenazada, en concreto sobre la zona de pesca del Estuario Moray<sup>14</sup>. Los armadores de estos tipos de buques de pesca registraron sus flotas en Noruega con el objetivo de estar eximidos de esta prohibición y de esta manera, poder pescar en el estuario Moray Firth de manera que en el año 1905 ya había 30 barcos que lo hacían<sup>15</sup>.

En definitiva, podríamos enumerar un sinnúmero de episodios que demuestran las numerosas ocasiones en las que en la historia una embarcación ha izado una bandera distinta a la nacional, incluso durante una travesía, para obtener algún tipo de beneficio. No obstante, será en el próximo apartado en el que podremos hablar del nacimiento de los registros abiertos de forma más precisa.

### **2.3.2 Nacimiento de los primeros Registros Abiertos**

En **1916** Panamá permitió la introducción de compañías de propiedad extranjera, empezando así a construir un contexto favorable para el futuro registro de buques extranjeros en su país. No obstante, fueron varios los acontecimientos históricos que favorecieron el nacimiento de los llamados registros libres o abiertos. La generalización en el uso de los pabellones de conveniencia se produjo a principios del segundo decenio del siglo XX, en particular con el abanderamiento en 1922 de los buques *Resolute* y

---

<sup>14</sup> LUACES, A. (11 de Enero de 2009). *El auge de las Banderas de Conveniencia*. La Opinión A Coruña. Recuperado de <http://www.laopinioncoruna.es>

<sup>15</sup> JOHNSTON, D.M. (1987). *The International Law of Fisheries: a framework for policy-oriented inquires*. New Haven. New Haven Press.

*Reliance*, dos cruceros de línea norteamericanos de la compañía “United American Lines”.<sup>16</sup>

La imposición de la “Ley Seca”<sup>17</sup> en EE.UU propició que varios armadores, que deseaban servir bebidas alcohólicas a los pasajeros, inscribieran sus buques en el registro de Panamá, para eludir así la prohibición de vender alcohol. Tal prohibición proporcionó a Panamá un estímulo importante para promulgar una legislación marítima sumamente flexible y liberal, ideada para atraer y conceder la patente panameña de navegación a la flota de otros países.<sup>18</sup>

A este caso le siguieron otros, cuyos propietarios buscaban pagar salarios más bajo y evadir las mejores condiciones de trabajo que garantizaba la legislación estadounidense. 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*.

En el año 1924 la flota panameña ya tenía 14 buques. Vista la oportunidad, la Marina Mercante Panameña fue creada mediante la Ley 8 de 1925<sup>19</sup>, que eliminó las restricciones concernientes a la nacionalidad y residencia de los propietarios de los buques, para adoptar un sistema de registro abierto.

Es por esto que, durante los siguientes años, el paso de buques desde sus registros de origen al panameño fue en aumento. Tal y como podemos ver en la siguiente tabla, en 1939 el registro de Panamá tenía inscritos 159 buques de aproximadamente un millón de toneladas de peso muerto, frente a los 24 de 1924.

---

<sup>16</sup> MONTERO, F. (March, 2003). Open registers: past, present and future. *Marine Policy V. 27*. P. 513-523.

<sup>17</sup> También conocida como *Ley Volstead*.

<sup>18</sup> DOMÍNGUEZ, M<sup>a</sup> del P. (Julio, 2005). Problemas relacionados con la nacionalidad del buque. *Revista de Derecho (Valdivia) Vol. XVIII (Nº 1)*. P. 119-144.

<sup>19</sup> Ley Nº 8 / 1925 del procedimiento para la nacionalización y arqueo de naves. Gaceta Oficial, Panamá, (12 de Enero de 1925).

**Figura N° 1. El Registro de Panamá y la flota mundial (1924-1939)**

Año	Panamá		Mundial		% GRT
	Nº	Miles GRT <sup>20</sup>	Nº	Millones GRT	
1924	14	83.8	29 024	61.5	0.13
1927	21	47.3	28 967	63.3	0.16
1930	28	74.7	29 996	68.0	0.25
1933	83	287.0	29 515	66.6	0.97
1936	81	429.3	29 197	64.0	1.47
1939	159	717.5	29 763	68.5	2.41

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de *Marine Policy*.<sup>21</sup>

De manera semejante a otras, la compañía estadounidense “ESSO Shipping” en el año **1935** tenía veinticinco buques de 230 000 GRT abanderados en Gdansk en Polonia tripulados por alemanes. Visto el inminente comienzo de la guerra ESSO cambió la bandera de todos estos buques por la panameña y reemplazó las tripulaciones alemanas por estadounidenses.<sup>22</sup>

Posteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial, el deseo de evitar la ley norteamericana de neutralidad de 1939 (la Neutrality Act), que prohibía a los cargueros nacionales el comercio con cualquiera de los Estados beligerantes, hizo que el pabellón panameño experimentase un nuevo impulso. Asimismo, los armadores alemanes abanderaron sus buques en otros países para eludir los bloqueos comerciales u obtener un tratamiento de neutralidad.

En los años siguientes, Panamá no solo conservó la flota que había acumulado sino que la siguió aumentando. Fue el registro de conveniencia más grande y en **1949** se convirtió en la cuarta flota más grande del mundo después de EEUU, Gran Bretaña y Noruega. No obstante, hubo un creciente **descontento con la bandera panameña**, debido la preocupación por la estabilidad del gobierno y a las elevadas tasas consulares.

<sup>20</sup> *Gross Register Tonnage* (toneladas de registro bruto).

<sup>21</sup> MONTERO, F. (2003). Open registers: past, present and future. *Marine Policy* N° 27. P. 513-523.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

Simultáneamente, en 1948, el gobierno de **Liberia** promulgó leyes marítimas y empresariales, que eran en realidad una fusión legislativa inspirada en la legislación norteamericana. La razón de esto viene a ser la relación del país con un antiguo secretario de Estado norteamericano, el cual había realizado negocios con el mismo, por lo que vio la posibilidad de desarrollar un registro de buques como complemento a sus actividades.

La firma *Stettinius Associates* concertó un acuerdo con el gobierno liberiano para instalar el registro de buques en Nueva York, ofreciendo niveles de eficiencia y organización superiores al panameño. La práctica de registrar buques en Liberia se expandió rápidamente, ya que sus condiciones eran aun más liberales que las del registro panameño. En el año 1955 ya tenía más flota que países como Holanda, Italia, Japón e incluso Panamá. No obstante, su año más fuerte fue 1978, cuando llegó a tener una flota de 82 millones de GRT<sup>23</sup>.

### 2.3.3 La “Segunda Generación” de Registros Abiertos

De igual manera, otros países han decidido confeccionar legislaciones igualmente liberales, para atraer hacia sus registros a la flota de otros países, con costes inferiores a los que tenían en sus países de origen y con ventajas de diversa índole.<sup>24</sup> Por ello, hoy en día existen numerosos registros abiertos internacionales, entre los que cabe citar los de Panamá, Liberia, Bahamas, Malta, Chipre, San Vicente, Honduras, etc

En las décadas de 1960 y 1970, la **primera generación** de las banderas de conveniencia se completó con la creación de nuevos pabellones de conveniencia, durante el auge del transporte marítimo. Ofreciendo así más incentivos y tarifas más competitivas, para atraer a los armadores de los estados marítimo tradicionales<sup>25</sup>. En la

---

<sup>23</sup> JONSSON, L. (1996). *Funny Flags*. International Transport Workers Federation. Utbildningsforlaget Brevskolan, Sweden.

<sup>24</sup> SAN JOSÉ AMÉZAGA, J. (1997) *Segundos registros de buques*. IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián (San Sebastián, 23 y 24 de mayo de 1996). P. 64.

<sup>25</sup> CARLISLE, R. *Sovereignty For Sale: The Origin and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*. Annapolis: Naval Institute Press, 1981. Pág. 193-216.

siguiente tabla se muestran los años de establecimiento de los registros abiertos hasta principios de 1980.

**Figura Nº 2. Año de inicio de los Registros Abiertos**<sup>26</sup>

Primera Generación de Registros Abiertos

- 1919 Panamá
- 1943 Honduras
- 1948 Liberia

Registros Abiertos en naciones recientemente independizadas.

- 1964 Chipre
- 1966 Singapur
- 1973 Malta
- 1974 Bermuda
- 1976 Bahamas
- 1981 Vanuatu
- 1982 St. Vincent and the Grenadines

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 armadores de países desarrollados comenzaron a transferir flota a registros abiertos en lo que se llamó el *flagging-out*.

En **1979** esta huida se generalizó, cuando sobrevino la segunda crisis del petróleo. 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 graves.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Elaboración propia a partir de datos extraídos de: *Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience*, 1984-1998. (Rodney Carlisle).

<sup>27</sup> CARLIER DE LAVALLE, M. Op. Cit. P. 13

Mientras tanto, entre noviembre del 1985 y agosto del 1986, 40 buques abandonaron la flota Finlandesa (pérdida de un 28%); por su parte, el registro francés en el año 1978 tenía 488 buques, que en 1985 pasaron a ser 309. En cambio, el país donde se produjo la mayor pérdida de flota fue Gran Bretaña, la cual descendió de 1378 buques en 1978 a sólo 734 en 1983.

En definitiva, en el año 1979 habían aparecido nuevos registros de conveniencia. Estos eran las Islas Seychelles, las Islas Caimán, Bermuda, Bahamas, las Antillas Holandesas y Malta. Vista la tendencia de aparición de cada vez más registros abiertos en países en desarrollo los países armadores empezaron a buscar maneras de devolverse la flota y combatir contra el fenómeno “flagging out”, lo cual desencadenó la creación de segundos registros de buque.

---

### - 3. LOS REGISTROS ABIERTOS -

---

#### 3.1 DEFINICIÓN DE REGISTRO ABIERTO

Con el fin de proporcionar una definición del concepto de Registro Abierto (*Open Registers*) lo más cercana posible a la realidad, cabe precisar que no existe una definición clara de registro abierto o de libre matrícula. Por ello, cualquier distinción entre registros “nacionales” o “abiertos” no puede ser demasiado tajante.

Prosiguiendo con nuestro análisis, un **registro abierto** es aquel que permite el registro a buques que, o bien son propiedad de extranjeros, o bien están bajo su control, en condiciones tales que, cualquiera que sean los motivos, son convenientes y oportunas para las personas que registran esos buques.<sup>28</sup> Es decir, el país de registro permite la propiedad y/o control de sus buques mercantes por extranjeros.

En consecuencia, podría afirmarse que se establecieron con el objetivo específico de ofrecer un servicio a los armadores y, a su vez, como un medio de obtener ingresos para el Estado de bandera. Es más, de forma peyorativa también son conocidos como "banderas de conveniencia", "banderas de complacencia", "banderas de refugio", "banderas libres" o "banderas baratas".

A lo largo de los años, se han propuesto un **gran número de definiciones** para explicar las características de este tipo de registros. No obstante, si se quiere encontrar un concepto más exhaustivo debemos remontarnos a 1970, año en el que se publicó el denominado *Informe Rochdale*<sup>29</sup>, un informe del gobierno británico que establecía una definición más concreta, así como las siguientes características:

- I. El país de registro permite que los armadores, o quienes controlan los buques mercantes sean extranjeros;
- II. Es fácil acceder al registro, pero también el posterior cambio tampoco encuentra restricciones;

---

<sup>28</sup> BOCZEK, B.A. (1962). *Flags of convenience-An International legal study*. Harvard University Press.

<sup>29</sup> Committee of Enquiry into Shipping. (1970). *Rochdale Report*. London. Command Cmnd 4337. P. 151.

- III. No se recaudan localmente impuestos sobre la renta de los buques, o si los hay suele ser una cantidad reducida;
- IV. El estado de registro es un país pequeño, para el que los ingresos generados por el registro pueden tener un impacto valioso en la renta nacional y en la balanza de pagos;
- V. Se autoriza sin restricciones la contratación de extranjeros para la dotación de los buques;
- VI. Por último, el país de registro no dispone del poder ni de los mecanismos administrativos para imponer con eficacia cualquier norma gubernamental o internacional.

Un gran número de países dispone de registros que ofrecen alguna o todas estas ventajas. Por ejemplo, cabe destacar que la reducción de impuestos aplicada a los buques, así como el permiso de emplear gente de mar extranjera son los dos aspectos más comúnmente empleados por estos tipos de registro.

En términos similares se manifestó en 1981 el Comité Marítimo de la **OCDE** al establecer que “el concepto de registro libre es la antítesis absoluta del transporte de mercancías originarias del país controlado totalmente por el Estado, y como tal se aproxima mucho desde el punto de vista conceptual al enfoque de los países occidentales.”<sup>30</sup>

Igualmente, una parte de la doctrina española maritimista coincide en afirmar las mismas características que el informe de *Lord Rochdale*. Este es el caso de Iriarte<sup>31</sup>, el cual mantiene que las banderas de conveniencia son un fenómeno moderno, que salvo antecedentes remotos se data en los años cuarenta cuando “los armadores norteamericanos comenzaron a abanderar en Honduras para escapar de las restricciones comerciales que el gobierno de los Estados Unidos había impuesto por causa de la contienda.”

---

<sup>30</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development. (1981). *Maritime Transport*, pp. 119.

<sup>31</sup> IRIARTE, J. L. (2003). *El Contrato de Embarque Internacional*, Madrid. Edit. Beramar SL. Eurolex. Colección Estudios Internacionales. P. 31–33

La utilización de los OR da a los armadores gran libertad en la elección de las tripulaciones y sus condiciones laborales. Estas facilidades brindadas por los OR han ocasionado que la comunidad internacional exprese diferentes puntos de vista, ya que estos ocasionan pérdidas para los registros cerrados. Asimismo, la falta de control por parte de los estados de bandera ha sido motivo de preocupación en la Comunidad Internacional.

Por ello, la *International Transport Workers Federation* se ha opuesto al sistema de OR. La ITF, anualmente decide cuáles de los registros abiertos merecen figurar en la lista negra (ver anexo 5) de las banderas de conveniencia. A raíz de esta, incluso solicita a los sindicatos locales afiliados actuaciones para boicotear la operación de buques de esas banderas.<sup>32</sup>

En contraste con lo anterior, algunos estados que operan registros abiertos han adoptado leyes y prácticas administrativas que no son tan débiles ni convenientes para los armadores. De hecho, las condiciones que ofrecen estos registros varían, dependiendo de la **política del país** en cuestión. Mientras que algunos son muy profesionales, y hacen cumplir los convenios internacionales sobre seguridad; otros lo son menos, de esta forma nos podemos encontrar con auténticos pabellones de conveniencia que incumplen constantemente las normas.

Ahora bien, antes de continuar, cabría hacer una precisión, ya que existe cierta confusión producida por el uso indistinto de los **términos “registro abierto” y “bandera de conveniencia”**. Puede afirmarse que ambas expresiones designan conceptos distintos, puesto que la bandera representa a la nación, mientras que el registro es la organización que lleva a cabo los trámites. En cambio, en la práctica denotan lo mismo, ya que los registros están normalmente amparados por una nación<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> DEL POZO, F. (21.05.2015). Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima. Instituto español de estudios estratégicos. Recuperado de [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2015/DIEEEO52-2015\\_Banderas\\_Conveniencia\\_FdelPozo.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO52-2015_Banderas_Conveniencia_FdelPozo.pdf)

<sup>33</sup> En otro apartado del trabajo se desarrollará esta distinción de forma más profunda.

## 3.2 CLASIFICACIÓN (ver anexo 3).

### 3.2.1 Registros abiertos clásicos

Dentro de este grupo encontraríamos los cuatro registros abiertos nacidos antes de 1986, es decir:

- **Panamá.** El Registro Panameño tiene sus orígenes en el año 1925, al aprobarse la Ley 8, en la que se establecía el procedimiento para la nacionalización de arqueo de naves. Con ello, se eliminaban las restricciones referentes a la nacionalidad y residencia de los propietarios de los buques. Desde 1993, se mantiene en el primer lugar en abanderamiento de buques a nivel mundial, siendo uno de los más grandes del mundo. Asimismo, cabe destacar que el registro funciona a través de la Autoridad Marítima de Panamá, lo que en palabras del abogado Adolfo Linares “esto hace que la bandera tenga una relación directa con el Estado”.<sup>34</sup>

- **Liberia.** En 1948 surgió el registro de naves de Liberia, el cual es considerado como el competidor más cercano a Panamá. A diferencia de esta, no se administra dentro del país, sino que es gestionado por empresas privadas. Es de recalcar que se encuentra entre los primeros puestos de todas las listas blancas de la Organización Marítima Internacional. No obstante, para muchos es una de las muestras más claras de la presión externa ejercida sobre países para abrir sus registros a los propietarios de buques extranjeros.<sup>35</sup>

- **Chipre.** En 1963 fue creado el denominado Registro de Embarcaciones de Chipre, el cual lleva el registro principal de la totalidad de embarcaciones, y esta bajo el Departamento de Transporte Mercante. En él se registran todas las embarcaciones pesqueras mayores a 15 TRB, y actualmente es el 6to en tamaño en el mundo, con una flota mercante que excede los 26 millones de TRB. Debemos resaltar que Chipre tiene

---

<sup>34</sup> “Islas Marshall registro off shore competidor del registro marítimo de Panamá” (14.08.2017). El Financiero. Recuperado de <http://efpanama.com/isla-marshall-registro-offshore-competidor-del-registro-maritimo-de-panama/>

<sup>35</sup> SHARIFE, K. (2010). *Flying a Questionable Flag: Liberia's Lucrative Shipping Industry*. World Policy Journal. Winter. P. 111-118.

el único régimen de "Registro abierto" aprobado por la UE con un sistema sobre el impuesto de tonelaje (TTS) muy amplio y avalado legalmente, que se introdujo con la Ley de la Marina Mercante de 2010.<sup>36</sup>

· **Honduras.** El registro de Honduras es considerado como uno de los más liberales del mundo. En consecuencia, se han abanderado multitud de buques sub-estándar y su reputación no es demasiado buena, de hecho está en la lista negra del París MOU (ver anexo 5). En varias ocasiones se ha intentado modernizar, pero las presiones políticas del país eran demasiado fuertes y se volvía a las costumbres anteriores.

No obstante, tras una reforma en la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional<sup>37</sup>, la institución ha recuperado su función técnica. Con lo cual, espera mejorar sus ingresos y la representación permanente de las entidades relacionadas con el sector marítimo-portuario. Asimismo, con esta reforma, se pretende inaugurar en 2017 el *Nuevo Registro Cinco Estrellas de Honduras*, para cumplir con su misión primaria de originar ingresos significativos para administración pública, así como ubicar al país en el contexto de un país de servicios logísticos.

### 3.2.2 Registros de Conveniencia

Un buque con pabellón de conveniencia es aquel que navega bajo la bandera de un país diferente de aquél que ostenta la propiedad de dicho buque. Es decir, podemos definirlos como aquellos en los que no existe una relación auténtica entre los buques allí inscritos y la bandera que enarbolan, no coincidiendo la nacionalidad de los propietarios, gestores, dotaciones o intereses con los pabellones de los buques.<sup>38</sup>

Las razones que inducen a un armador a utilizar una estas banderas son varias, pero fundamentalmente todas ellas económicas: tasas de matriculación menos costosas, impuestos más bajos o incluso inexistentes, una legislación laboral y sobre actividades

---

<sup>36</sup> ICEX (2017). *Guía de Incentivos a la Implantación*: Chipre. Secretaría de estado de comercio. P. 4

<sup>37</sup> Decreto Legislativo 120-2016, del 17 de diciembre de 2016.

<sup>38</sup> MAYOL, C. (2009) *Los Pabellones de Conveniencia en el Siglo XXI. Análisis y conclusiones*. Trabajo Fin de Carrera Navegación Marítima, UPC-FNB. Pg. 10.

como el juego y la bebida más permisiva.<sup>39</sup> En consecuencia, el armador puede ahorrarse una cantidad significativa de dinero optando porque su barco navegue bajo una bandera de conveniencia.

En consecuencia, en los buques bajo BDC **no existe la figura de vínculo genuino**, entre el propietario de la embarcación y el pabellón que enarbola; esta inexistencia de conexión entre ambos da lugar a la no imposición de restricción alguna sobre aspectos de la nacionalidad de la tripulación, dejando la formación y a seguridad ineficiente, ya que muchos de ellos no compartían nacionalidad y por ende no compartían lengua, haciendo de la comunicación algo bastante obsoleto.

Según los sindicatos marítimos, a partir de **2008 más de la mitad de los mercantes del mundo** pasan a estar registrados bajo banderas de conveniencia. Este incremento impulsó a la ITF a desarrollar iniciativas en contra de las banderas de conveniencia. La ITF toma en cuenta hasta que punto hay buques de propiedad extranjera inscritos en ese registro y, además, considera los siguientes criterios:

- La capacidad y el deseo del Estado de abanderamiento de cumplir las normas mínimas sociales internacionales a bordo de estos buques, y en especial el respeto a los derechos humanos y sindicales, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva con sindicatos de buena fe.
- El historial social, determinado por el grado de ratificación y cumplimiento de los convenios y recomendaciones de la OIT.
- El historial en materia de seguridad y medio ambiente determinado por la ratificación y cumplimiento de los convenciones de la OMI, según se desvele en las inspecciones, deficiencias y detenciones efectuadas en la supervisión por el Control del Estado Rector del Puerto.

Ahora bien, para demostrar la importancia de las BDC en la actualidad únicamente cabe mostrar algunos datos bastante reveladores, según la ITF: más del 22 % de los buques del mundo entero enarbolan BDC; asimismo, el 57 % de los buques

---

<sup>39</sup> DE LARRUCEA, J.R. (2015). *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*. Marge book.

abandonados por sus armadores y más de un tercio de los buques perdidos en el mar son buques BDC, lo cual representa un número desproporcionadamente elevado, teniendo en cuenta que el 22 % de los buques enarbolan BDC.

*\* Distinción banderas de conveniencia y registros abiertos.*

A menudo se ha creado cierta confusión entre los términos “registro abierto” y “bandera de conveniencia”, por ello cabe resalta que no son términos totalmente intercambiables, ya que hay matices ideológicos, por ejemplo: los armadores prefieren “registro abierto”, destacando así la libertad para registrar en uno de ellos barcos de cualquier parte del mundo, mientras que los sindicatos prefieren *bandera de conveniencia*, cuyas connotaciones peyorativas subrayan el daño producido al mercado del trabajo en Europa y los Estados Unidos.<sup>40</sup>

El resultado de esta distinción entre ambas denominaciones es que, a pesar de que la lista de registros abiertos es factual y objetiva, la de banderas de conveniencia, que debería coincidir, es una lista variable publicada anualmente por la ITF. Esta organización ha alcanzado tal influencia que se ha convertido en árbitro de facto en este asunto, y anualmente decide cuáles de los registros abiertos merecen, por sus prácticas contrarias a los derechos de los trabajadores, figurar en la lista negra de las banderas de conveniencia<sup>41</sup> (ver anexo 5).

### 3.2.3 Registros de la Enseña Roja

El denominado *Red Ensign Group* está compuesto por una serie de registros de **dependencia británica**. Los registros son operados por el Reino Unido, las dependencias de la Corona (Isla de Man<sup>42</sup>, Guernsey y Jersey) y los territorios

---

<sup>40</sup> PEÑA DE LEÓN, M. (2017) *República Dominicana; Bandera de Conveniencia - Registro Abierto para Buques*. Guerra y Comercio. Disponible en: <https://guerraycomercio.blogspot.com.es/2017/01/republica-dominicana-bandera-de.html>

<sup>41</sup> Los siguientes 32 registros han sido declarados como BDC por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda, Bolivia, Birmania, Camboya, Islas Caimán (GB), Comoros, Chipre, Guinea Ecuatorial, Segundo registro, de Francia, Registro Marítimo Internacional de Alemania, Georgia, Gibraltar, Honduras, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Islas Marshall, Mauricio, Mongolia, Antillas Holandesas, Corea del Norte, Panamá, San Tomás y Príncipe, San Vicente, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu.

<sup>42</sup> Profundizaremos en este registro dentro del apartado de registros “off shore”, dadas sus peculiaridades.

británicos de ultramar (Anguila, Bermudas, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Falkland Islas, Gibraltar, Montserrat, Santa Elena y las Islas Turcas y Caicos).

Su creación surge con la Ley de la Marina Mercante de 1995. Estos registros se dividen en **dos categorías**: en primer lugar, los registros de categoría 1, los cuales pueden registrar buques de tonelaje, tipo y longitud ilimitados; en segundo lugar, los de categoría 2, para el registro de buques de hasta 150 toneladas de arqueo bruto (GRT) y buques que no son operados comercialmente, de hasta 400 TRB.

Cualquier buque registrado en alguno de estos territorios es un "buque británico" y tiene derecho a enarbolar la "Bandera Roja". Se considera que tienen una reputación de administración eficiente, y se benefician del apoyo del consulado británico, que puede ser útil en relación a cuestiones de tripulación. También permite la posibilidad de buscar asistencia en cualquier embajada o consulado británico en el mundo.

La **responsabilidad** general del grupo, en todos los asuntos relacionados con el transporte marítimo y los trabajadores del mar, corresponde al secretario de estado para el transporte del Reino Unido. A su vez, delega la autoridad sobre la agencia o MCA para asegurar que se mantengan los estándares internacionales más altos. Además, la agencia facilita su colaboración y debates técnicos entre los registros marítimos británicos, y organiza una conferencia anual de todos los registros REG, la cual se conoce como la conferencia del grupo de la insignia roja.

La **visión del grupo** es conservar y realzar la reputación de la insignia roja mediante la promoción colectiva de una flota grande y diversa, sin llegar a comprometer la calidad. Para ello, su estrategia es asegurar un buen desarrollo de la flota británica, mediante la promoción de la marca de la insignia roja a través de una relación de trabajo de colaboración y gracias al uso de la fuerza de la asociación para su favor.

Ahora bien, no se puede generalizar, ya que **existen diferencias** dentro de las jurisdicciones del REG, tales como cambios en las tarifas de registro, limitaciones de tripulación más excesivas que otras, o que requieren que los buques estén dentro de un cierto rango de edad. No obstante, la flota combinada británica *Red Ensign* representa

un total de 50.1 millones de TRB. Esto coloca a *Red Ensign Group* como el séptimo estado de bandera más grande del mundo por GRT.<sup>43</sup>

El mismo director del Registro de la Isla de Man, Dick Welsh, reconoció recientemente que "No es sorprendente que el grupo Red Ensign tenga la mayor parte de superyates registrados en el mundo. Es la ventaja de los grandes yates establecidos y los códigos de yates de pasajeros lo que nos distingue en términos prácticos, así como la comodidad y la estabilidad de registrarse en una jurisdicción británica".<sup>44</sup> A continuación, para no ser exhaustivos expondremos brevemente las características de dos de estos registros:

1) **Bermudas**<sup>45</sup>. Fundado desde 1789, es un registro que quedaría dentro de la categoría 1, este presenta un marco legal sólido, basado en la práctica del Reino Unido, y es una jurisdicción respetable para llevar a cabo transacciones de registro y finanzas de buques. Tiene su sede en Hamilton, Bermudas, pero también cuenta con un equipo de peritos experimentados con sede en el Reino Unido, Croacia y España, disponibles para asistir a los barcos de forma fácil y rápida cuando sea necesario.

Actualmente, la composición del registro muestra altos porcentajes de cruceros de pasajeros, tanques de GNL, graneleros y buques tanque, con varios yates comerciales bastante grandes. Goza de una gran reputación en las diversas áreas de control del Estado del puerto, y actualmente es la bandera de mayor rango en la "lista blanca" del MOU de París, así como cuenta con una alta puntuación obtiene un puntaje alto en la lista "Round Table".

2) **Islas Caimán**<sup>46</sup>. Data del año 1903, cuando George Town fue formalmente reconocido como un puerto británico. El registro de envío de Islas Caimán (CISR) es parte del grupo de registros británico de categoría uno, y el

---

<sup>43</sup> The Red Ensign Group (2017). Recuperado de <http://www.redensigngroup.org>

<sup>44</sup> Traducción al español del artículo: OSBORNE, S. (13.3.2017). *Yacht Registration in the British Red Ensign group: A guide*. Superyacht Owners Guide. Media Group

<sup>45</sup> Bermuda Shipping and Maritime Authority (2016). Recuperado de <http://www.bermudashipping.bm>

<sup>46</sup> Cayman Registry. (2017). Recuperado de <http://www.cishipping.com>

principal precursor para MACI<sup>47</sup>. Mantiene una oficina central en las Islas; una Oficina Regional Europea en Southampton, además de una red global en 10 ubicaciones geográficas con cobertura de servicio al cliente 24/7, lo que le permite prestar servicios al cliente de forma conveniente y rentable.

Su excelencia ha quedado demostrada al permanecer en la lista blanca del MOU de París y Tokio, así como por poseer el certificado Qualship 21. Es el registro más popular para embarcaciones de recreo con “yates super”, supuestamente cuenta con más de la mitad de todo el mundo en su registro, así como con una flota de naves comerciales cuidadas. Algunas de las razones de su importancia son: la reputación y reconocimiento de toda la industria como la bandera de yate Premium; altamente sensible y enfocada en el cliente, la experiencia y excelencia técnica, etc.

### 3.2.4 Registros “Off-shore” o Especiales

Los segundos registros nacionales, por su localización geográfica, pueden ser registros ubicados en territorios o posesiones de ultramar, calificándose de registros *off-shore*, o bien, tratarse de registros especiales, que corresponderían a los segundos registros situados dentro del territorio estatal, continental o insular.<sup>48</sup> Al igual que en el registro marítimo nacional clásico, estos segundos registros pueden adoptar un modelo abierto o cerrado. Por ello, la diferencia entre Segundos Registros y los Off-Shore es que los Segundos Registros se crean dentro de la jurisdicción de un país.

Varios estados han introducido estos registros extraterritoriales con el fin de ofrecer a los armadores nacionales acceso a los registros, en las mismas condiciones comerciales que las disfrutadas en los registros abiertos. Son normalmente registros establecidos en una colonia o dependencia de un país determinado, en su mayoría de

---

<sup>47</sup> Siglas correspondientes a la Autoridad Marítima de Panamá, una corporación estatutaria formada como una entidad separada bajo la Autoridad Marítima de la Ley de Islas Caimán (2005), que entró en vigencia el 1 de julio de 2005.

<sup>48</sup> Tal es el caso del REBECA, con sede en las Islas Canarias, al cual se ha dedicado un apartado específico más adelante.

escasa tradición en transporte marítimo. Su finalidad es atraer el registro de buques de ese país que, de lo contrario, podrían irse a un registro abierto<sup>49</sup>.

Cabe destacar que, 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).

De esta forma, se puede dar la situación de que, en aquellos países que crean un registro off-shore, **coexistan dos registros** de buques: el tradicional (que en principio normalmente seguía siendo cerrado) 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.

Los registros *off-shore*, por lo general, tienen condiciones menos estrictas que los registros nacionales, pero son considerados una respuesta responsable a la alternativa de las banderas de conveniencia. Por ejemplo, se han mejorado las condiciones jurídicas, laborales y fiscales, en algunos casos casi igualándolas a los pabellones de conveniencia. En consecuencia, los **más críticos** con este tipo de registros consideran que son una modalidad de los registros abiertos, que aparecen enmascarados con el nombre de "offshore" o de "registros internacionales".

De hecho, los han llegado a definir como "un registro nacional abierto con restricciones y cierta flexibilidad", que funciona simultáneamente con el registro nacional en un país determinado<sup>50</sup>. Tanto así que muchos de estos registros son también clasificados como banderas de conveniencia por el ITF, bien en su totalidad, o realizando un examen buque por buque lo cual dependerá de la nacionalidad del propietario final del buque.

---

<sup>49</sup> HARWOOD, S. (2006). *Shipping Finance*. Euromoney Institutional Investor, London. P. 5-6.

<sup>50</sup> DIXON, M. (2001). *La Guerra de los Registros - Tipos de Registros y Nuevas Construcciones*. ISM Shipping Solutions Ltd. Recuperado de <http://www.ismshipping.com/index.php/2000/espanol1/la-guerra-de-los-registros>

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. En consecuencia, en muchos casos, estas dependencias son también utilizadas como centros financieros offshore, y el uso de sus registros de buques les ha seguido casi por accidente.<sup>51</sup>

Por último, a diferencia de los pabellones de conveniencia, lo que hace que al naviero le resulte más atractivo este tipo de registros se debe a razones como: mejor trato de las compañías de seguros, la posibilidad para los navieros de gestionar y controlar su empresa dentro o cerca de su país, así como la posibilidad de acogerse a ayudas o subvenciones estatales.<sup>52</sup>

**\* El Registro de la Isla de Man.**

Dada la repercusión actual del registro de la **Isla de Man**<sup>53</sup>, el cual es a su vez un registro *off-shore* y de la REG, destacaremos algunas de sus características. Se trata de un registro moderno, por muchos considerado como un “centro de excelencia”, que englobaríamos dentro de la categoría 1 de la REG. Muestra un fuerte énfasis en la calidad, altos estándares y servicios eficientes. Asimismo, proporciona un servicio 24/7 a sus operadores y un registro fuera de horario para satisfacer las necesidades de los clientes.

Si comparamos el porcentaje de barcos registrados en el registro de la Isla de Man con otros más populares como Liberia o Panamá sus tasas de registro son una pequeña fracción de lo que otros cargan, en cambio sus requisitos de nacionalidad de la tripulación mínimos. Siguiendo con la línea expuesta anteriormente, la razón de esto hay que buscarla en que Isla de Man mantiene una excelente reputación de ausencia de accidentes, es decir, de inspecciones exigentes que delega tan solo en una selecta lista de prestigiosas sociedades de clasificación.

---

<sup>51</sup> PEIGNE, G., CABIOCH, F. (2001). *Offshore operations following the Erika oil spill. Proceedings of the International Oil Spill Conference 2001*, Tampa, Florida, Edit. American Petroleum Institute, Washington.

<sup>52</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J. (2004). Apuntes de la asignatura Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo. Facultad de Náutica de Barcelona.

<sup>53</sup> Isle of Man ship registry. (2016). Recuperado de <https://www.iomshipregistry.com/>

En cambio, esta comparación no implica que el registro de Isla de Man no haya tenido éxito. Su verdadero objetivo, que era el disuadir a los armadores británicos de marcharse a banderas de conveniencia ha sido conseguido en gran medida. De hecho, en la actualidad, es la bandera elegida por los superyates más prestigiosos del mundo y cuenta con varias compañías que operan servicios especializados en este sector.

### 3.3 SITUACIÓN ACTUAL DE LOS REGISTROS ABIERTOS

El número de países contabilizados como registros de conveniencia según la ITF el año 2016 asciende a 35. En la siguiente tabla se muestran los países que ofrecen el Servicio de Banderas de Conveniencia.

**Figura N° 3: Países que Ofrecen el Servicio de Banderas de Conveniencia según ITF año 2016**

Antigua y Barbuda	Bahamas	Barbados	Belice
Bermudas	Bolivia	Camboya	Islas Caimán
Comoros	Chipre	Guinea Ecuatorial	Islas Faroe
Segundo Registro Internacional Francés	Segundo Registro Internacional Alemán	Georgia	Gibraltar
Honduras	Jamaica	Libano	Liberia
Madeira	Malta	Islas Marshall	Mauricio
Moldavia	Mongolia	Myanmar	Antillas holandesas
Corea del Norte	Panamá	Santo tomé y Príncipe	San Vicente
Sri Lanka	Tonga	Vanuatu	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ITF (2016)<sup>54</sup>

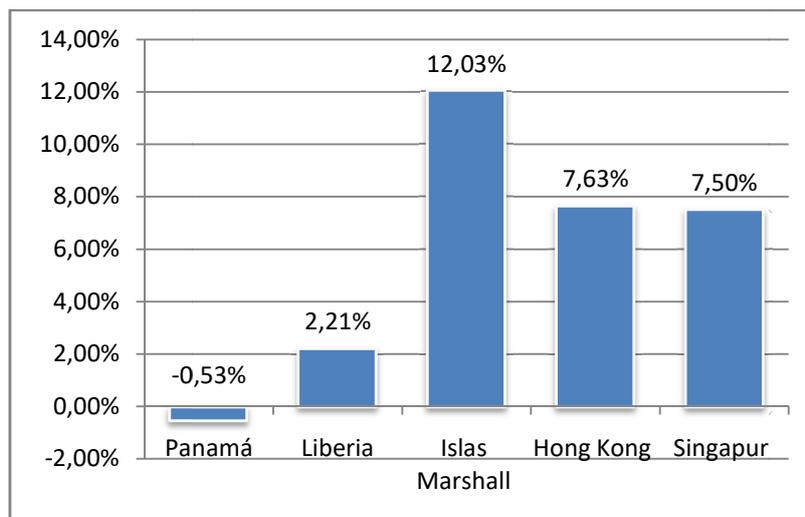
No obstante, se debe hacer una precisión, puesto que esta lista incluye banderas de segundo registro y banderas de conveniencia. A pesar de que los segundos registros se originaron con la intención de que el control de la flotas volviera a manos de nacionales, actualmente están abiertos a armadores de todo el mundo. En consecuencia, siendo ambos registros abiertos, se asemejan en tener armadores de diferente nacionalidad a la de la bandera que enarbola el buque, y no imponen restricciones de nacionalidad para contratar tripulación.

<sup>54</sup> Federación internacional de los trabajadores del transporte. Recuperado de: <http://www.itfglobal.org> (2016).

En otro orden de cosas, actualmente la Autoridad Marítima de Panamá<sup>55</sup> puede seguir afirmando que, el **registro panameño** de naves, mantiene el primer lugar en abanderamiento de buques en todo el mundo. De acuerdo con esta, Panamá sigue teniendo el registro de buques más grande del mundo con el 18% de la flota mundial, a través de más de 8 mil buques mercantes, que representan 223. 4 millones de TRB a mayor de 2017.<sup>56</sup>

A pesar de ello, cabe matizar que la tasa de crecimiento de los cuatro principales registros abiertos ha sido mucho mayor que la del panameño. Si nos basamos en el último reporte de *IHS FairPlay*, este muestra que los registros con mayor crecimiento han sido Islas Marshall, Singapur, Hong Kong, y por último Liberia. Incluso en el último año, el registro de naves de Panamá reportó números negativos al comparar las estadísticas entre los años 2015 y 2016, en -0.53% de decrecimiento.<sup>57</sup>

**Figura N° 4. Tasa de crecimiento principales OR (2015-2016)**



Fuente: elaboración propia a partir de datos de IHS Global LTD<sup>58</sup>.

<sup>55</sup> En adelante AMP.

<sup>56</sup> PEREZ, P. (20.7.2017). *Panamá se mantiene en el primer lugar de abanderamiento de buques en todo el mundo*. El capital financiero.com. Recuperado de <https://elcapitalfinanciero.com/panama-se-mantiene-en-el-primer-lugar-de-abanderamiento-de-buques-en-todo-el-mundo/>

<sup>57</sup> Business Alliance for Secure Commerce (16.05.2016). Boletín Logístico del COEL No. 19. Recuperado de <http://www.bascpanamá.org/boletin-logistico-del-coel-no-19-lunes-16-de-mayo-de-2016/>

<sup>58</sup> <https://www.ihs.com/industry/automotive.html>

Cabe destacar el rápido crecimiento que ha tenido en los últimos años el registro marítimo de **las Islas Marshall**. Si bien es cierto que este se encuentra en tercer lugar en el ranking mundial, en diciembre de 2012 había logrado atraer a 2072 buques. Mientras que en 2015, esta cifra ya ascendía a 3.072. Según datos del sector, ha experimentado un crecimiento cercano al 6% en los últimos años, una cifra muy superior al del resto de registros abiertos.

Tanto es así que Belisario Porras, actual presidente de la APADEMAR, ha reconocido que el registro de Panamá tiene que “agilizar su burocracia para encarar el ascenso de sus principales competidores, en especial, Islas Marshall”<sup>59</sup> Por su parte, el registro de buques **Panamá** conmemora este su primer centenario. Entre sus retos, está el de ofrecer servicios de abanderamiento en horario ininterrumpido, los cuales ya se han puesto en marcha, así como seguir cumpliendo con los estándares internacionales de seguridad en la navegación.<sup>60</sup>

En este mismo sentido, puede afirmarse que los registros abiertos son los habituales, a día de hoy, con la única excepción de los tráficos ‘cautivos’. Esta situación favorece la existencia de pequeños países, donde el régimen tributario es principalmente favorable a ciudadanos y empresas no residentes, que se domicilian en el mismo con una reducción muy significativa en el pago de los principales impuestos.

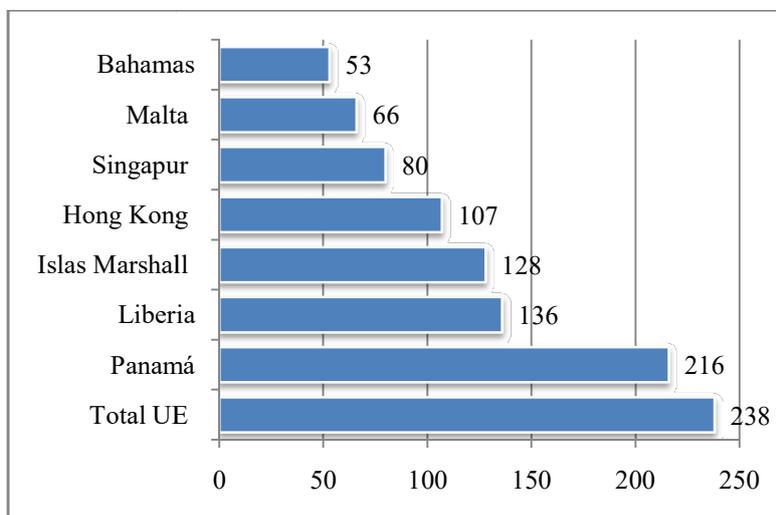
Durante 2016 Panamá fue, un año más, el registro más utilizado por los armadores, con 215,8 millones de GT. El segundo puesto lo sigue ocupando Liberia con 135,7 MGT, seguida de Islas Marshall (127,6 MGT). La flota abanderada en la Unión Europea creció un 3,1% hasta sumar 238,4 MGT, con una cuota del 20,2% de las GT mundiales. En el siguiente gráfico podemos apreciar todos estos datos de forma más ilustrativa:

---

<sup>59</sup> *Agilizar el registro de buques es el reto de la marina mercante panameña*. (12.03.2017). Agencia EFE. Tvnnoticias. Recuperado de <https://www.tvn-2.com/economia/economia-panamena>

<sup>60</sup> *Panamá celebra el centenario de su registro de buques, el más grande del mundo*. (2.10.2017). Agencia EFE. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/america/economia>

**Figura N° 5: Flota mundial por país de bandera<sup>61</sup>**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Lloyd's Register-Fairplay, World Fleet Statistics.

En gran medida, el éxito de los OR se debe a que ha brindado a muchos **países en desarrollo** la oportunidad de proporcionar servicios de registro de buques. Sin embargo, la mayoría de los propietarios de buques siguen perteneciendo a países desarrollados, y gracias a este sistema de registros pueden defender su competitividad frente a flotas que pertenecen a compañías basadas en países en desarrollo.

En términos generales, más del 76% de la flota mundial está registrada en países en desarrollo, lo que supone un nuevo aumento en comparación con 2015. En algunos casos, las flotas que enarbolan el pabellón de algunos países son también propiedad de nacionales de ese mismo país. Especialmente, en los países con largas líneas de costa, y con un tráfico importante de cabotaje y entre islas.

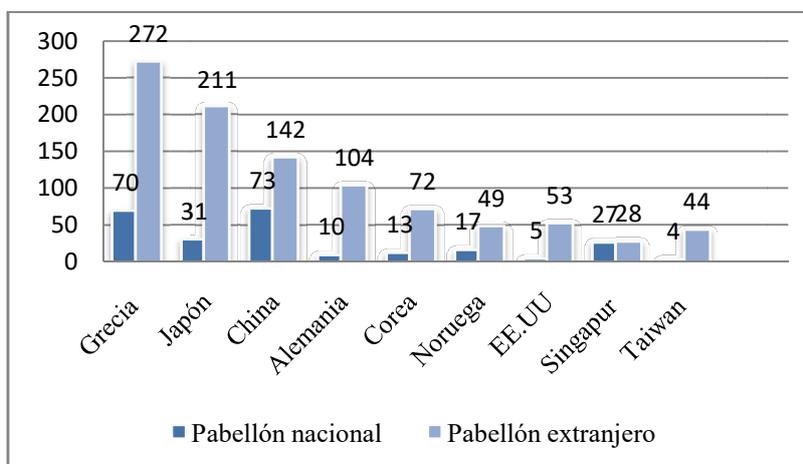
Es necesario recalcar que estos registros se **especializan** en distintos tipos de buques. Antigua y Barbuda presenta la cuota de mercado mayor de los buques de carga general para usos múltiples, mientras que las Islas Marshall es el registro más importante para los petroleros, Liberia para los portacontenedores y Panamá para los buques graneleros de carga seca.

<sup>61</sup> Datos a 1 enero 2017 en millones de GT.

La causa principal de esta especialización podría ser la vinculación con los países propietarios de buques. Pongamos por caso a Japón, el cual suele registrar sus buques en Panamá, y posee buena parte de los graneleros de carga seca. Mientras que Alemania, que se especializa en los portacontenedores, mantiene una estrecha relación con Liberia.

Como se observa en el siguiente gráfico, según el ISL de Bremen, los armadores de Grecia controlaron en 2016, un año más, la mayor flota del mundo, con 342,3 Mtpm, un notable aumento del 5,5% respecto al año anterior, operando el 79,5% de su flota bajo pabellones extranjeros. Seguía Japón, con 241,8 Mtpm (-0,8%) y el 87,1% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros. En tercer lugar, China controlaba una flota de 215,1 Mtpm (+5,9%) y el 65,8% abanderada en registros extranjeros.<sup>62</sup>

Figura N°6: Principales flotas mundiales según la nacionalidad del armador<sup>63</sup>



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ISL Bremen (2017)

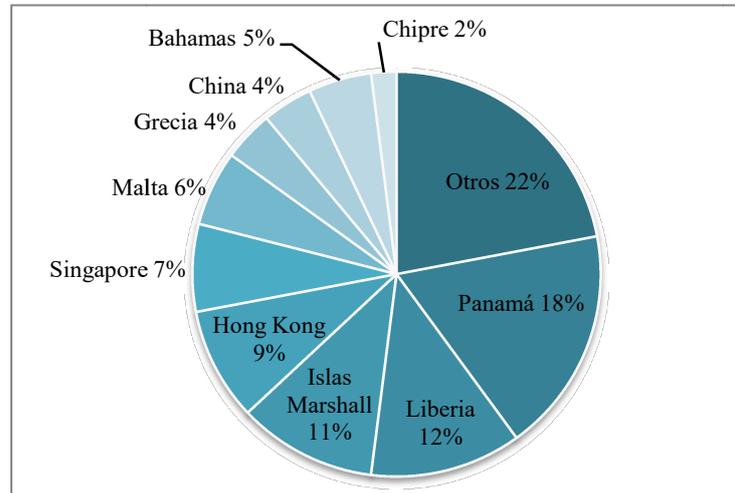
Si nos centramos en las **cifras**, según la UNCTAD, en enero de 2016, de forma conjunta Panamá, Liberia y las Islas Marshall representaban el 41,0% del tonelaje mundial; por consiguiente, seguían siendo los principales países de registro de buques. De estos tres, las Islas Marshall, con un crecimiento del 12% durante 2015, registró la

<sup>62</sup> ANAVE. (2017). *Marina Mercante y Transporte Marítimo 2016-2017*. Recuperado de Anave.es

<sup>63</sup> Datos en millones de tpm, a 1 de enero de 2017.

mayor tasa de crecimiento. Asimismo, cabe destacar que los 10 registros principales representan el 76,8% de la flota mundial en TPM.<sup>64</sup>

**Figura N° 7: Cuota de mercado de la flota mundial por país de registro (GT, 2017)**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de ISL Shipping Statistics Yearbook, 2017.

En síntesis, mediante los gráficos expuestos en este apartado se ha mostrado la distribución de los principales estados de pabellón, así como los estados donde se encuentran la mayoría los propietarios de la flota. Como se observa, los principales estados de abanderamiento son Panamá y Liberia, bajo cuyas banderas se registra casi un tercio de la flota mercante mundial.

En contraposición, la mayoría de los barcos son propiedad de estados de la UE (en particular, Grecia y Alemania), y de los países de Asia oriental (principalmente Japón, China y Corea del Sur). Si comparamos estos datos, resulta obvio que hay una innegable discrepancia entre los estados en los que se encuentran los armadores, y los países que ejercen el control regulatorio sobre estos buques.

<sup>64</sup>UNCTAD. (2016). *Informe sobre el transporte marítimo*. Recuperado de [http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016\\_es.pdf](http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016_es.pdf)

---

## - 4. VENTAJAS DE LOS REGISTROS ABIERTOS -

---

En este caso, podemos utilizar las palabras ventajas y factores indistintamente, ya que son estas la causa de que los armadores decidan inscribir su buque en un OP. Dicho esto, la utilización de este tipo de registros permite a los armadores ventajas de varios tipos: por ejemplo, el amparo jurídico, el ambiente tributario favorable, los costes operativos y el anonimato, son solo algunas de las que veremos en el siguiente epígrafe.<sup>65</sup>

### 4.1. VENTAJAS ECONÓMICAS

Una de las principales ventajas la encontramos en el aspecto económico, el cual beneficia tanto a propietarios de buques, fletadores, así como a los países de registro. Evidentemente, existen importantes diferencias en la forma en que los registros enfocan este objetivo, pero *grosso modo* las más comunes son: los costes reducidos a la hora de registrarse, así como en impuestos u otras obligaciones fiscales; la facilidad que proporcionan en el financiamiento marítimo (por ejemplo, países como Panamá dan una categoría privilegiada o un rango superior a los créditos bancarios); o los costes más asequibles en la contratación de tripulantes<sup>66</sup>.

Por regla general, el armador tiene una notable libertad en sus actividades empresariales. Cuando se registra un buque en un registro cerrado, como por ejemplo el del Reino Unido o Noruega, conlleva someter la **operación comercial del buque** al régimen fiscal del país. Por consiguiente, en estos casos se obtiene cierto ahorro al no estar obligado el explotador del buque a soportar un gravamen sobre los fletes o beneficios obtenidos. Es decir, no se cobran impuestos sobre los beneficios de la actividad comercial del buque, quedando sujeto tan sólo al pago de derechos de registro y de tasas anuales en función del tonelaje del buque.

---

<sup>65</sup> COLES, R, & WATT, E. (2009). *Ship registration: Law and Practice*. London, Informa. P. 55 y ss.

<sup>66</sup> CISTERNAS, M.L. (2009). *Evolución de las banderas de conveniencia*. Universidad Austral de Chile. Escuela de Ingeniería Naval. P. 24-27

En cambio, un registro abierto no exime al beneficiario de pagar impuestos en su propio país, pero en muchos casos la estructura de los registros abiertos hace imposible localizar a los beneficiarios verdaderos de la explotación comercial o de la venta del buque inscrito. Lo más habitual es que un armador tenga tantas empresas como buques en propiedad, así si hay problemas económicos solo se embargará el buque afectado y no los demás.

En consecuencia, ocultando la verdadera gestión y propiedad de la compañía puede permitir al beneficiario verdadero que evite tasas e impuestos en su país de establecimiento y escaparse de la responsabilidad de no cumplir las normas de seguridad, contaminación y condiciones laborales.

Siendo más específicos, dentro de lo que son 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. Por consiguiente, 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.
- 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.

Así, todas las normas que establecen la vinculación a un régimen determinado de seguridad social, lo hacen a través del recurso a la ley del

pabellón, y es visible que esta ficción legal permite eludir normas de previsión social que en otro caso serían de aplicación.<sup>67</sup>

Por lo que respecta al **financiamiento** de un buque, esta puede ser una dificultad muy grande para el propietario del mismo. La inscripción en un registro abierto tiene el efecto de distanciar el armador de la situación política y económica de su país, y también permite a la entidad financiera tener más seguridad en el momento de ejercer sus derechos contra el naviero. Igualmente, existen entidades financieras especialistas en dar crédito a empresas navieras, a las cuales les interesa estar al corriente de la legislación del país donde se va a registrar el buque que han financiado. En consecuencia, suelen conocer los sistemas legales de los registros abiertos, ya que ahí es donde más buques hay.<sup>68</sup>

En relación a los **países de registro**, estos también resultan beneficiados, dado que se crean más fuentes de trabajo, tanto para los oficiales como la tripulación. Es más, en la mayoría de los casos, el salario de oficiales y tripulantes es gastado en dichos países. También, obtienen ingresos generados a través del pago del registro de embarcaciones, de la certificación de las embarcaciones y de los oficiales y tripulantes; así como pueden establecerse agencias de representación de armadores en el país del registro. En relación a los **fletadores**, se benefician debido a que existe una mayor competencia que provoca fletes más bajos y en algunos casos, mejor calidad.

Por último, según explica el doctor en Marina Civil, abogado y capitán de la Marina Mercante Joan Zamora, experto en esta materia, el principal motivo por el que un naviero matricula sus barcos en este tipo de registros es económico. De hecho, el ahorro en salarios es uno de los principales factores de reducción de gastos para un armador que exhibe pabellón de conveniencia. En palabras del experto:

«Una cosa es coger tripulación española, y cada tripulante cuesta 3.000 euros, incluyendo seguridad social, vacaciones y demás derechos, y otra cosa es coger

---

<sup>67</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M. (2007). “La seguridad social de los trabajadores del mar en el Derecho internacional y comunitario”. Jornada sobre la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Bilbao, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco. P. 71.

<sup>68</sup> VALENTINOV, H. (2010). *Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón del buque. Criterios de elección*. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona.

tunecinos o asiáticos, que no pagan seguridad social ni jubilación ni este tipo de cosas»<sup>69</sup>.

## 4.2 VENTAJAS OPERACIONALES

Una característica de los registros abiertos es que no imponen restricciones en cuanto a la nacionalidad de la tripulación. Por ello, los armadores tienen libertad para poder contratar tripulaciones de nacionalidad distinta a la suya, permitiendo así disminuir los costes operativos. Una práctica bastante habitual, en estos casos, es pagar bajos sueldos a tripulaciones de países con mano de obra barata, especialmente de la India y Filipinas.

En cambio, el registro de un buque en un registro tradicional normalmente supone al naviero la obligación de contratar un determinado número de nacionales a los que les tendría que pagar según el mercado laboral local, así como verse obligado a negociar con los sindicatos en cuestión. Por el contrario, un registro abierto le da la completa libertad de elegir la nacionalidad de los tripulantes y de acordar los sueldos que considere oportunos.<sup>70</sup>

Ahora bien, es cierto que el nivel salarial viene determinado principalmente por el nivel de vida imperante en el país de nacionalidad o de residencia del trabajador. En cambio, desde el punto de vista jurídico, cabe precisar que la libertad en los sueldos hoy en día no es absoluta, ya que la ITF ha establecido unos mínimos salariales que se han de cumplir a nivel internacional.<sup>71</sup>

Además de los beneficios inmediatos que el abanderamiento en el extranjero produce en términos de reducción de los costos laborales, los armadores también han utilizado este medio para reducir los costos de mantenimiento de los buques y de sus propias organizaciones en tierra.

---

<sup>69</sup> FERRER, J.LL. (2 de marzo de 2010). *El trasfondo de la bandera de conveniencia*. Diariodeibiza.es. Recuperado de <http://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2010/03/22/trasfondo-bandera-conveniencia>

<sup>70</sup> GONZALEZ, D. (2006). *Los Abandonos de tripulación en España, aspectos sociales y procesos legales*. Centro de derechos marinos. España. Recuperado de <http://coordination-maree-noire.eu>

<sup>71</sup> OIT. (2001). *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*. Ginebra.

En síntesis, el armador tiene completa libertad para reclutar la tripulación en el mercado internacional, incluso en número inferior al que exigiría el tipo de buque. No suele haber ninguna exigencia de emplear nacionales, sea como oficiales o como subalternos. Dependiendo de la política del registro, en general se aplican las normas internacionales relativas al número, formación y condiciones de trabajo de los tripulantes (Convenio STCW de la OMI y diversos convenios de la OIT).<sup>72</sup>

### 4.3 VENTAJAS NORMATIVA TÉCNICA

En algunos registros de conveniencia las **restricciones normativas** son mucho más flexibles, con ello los armadores pueden elegir abanderar en estos países donde las inspecciones son cada más tiempo y exigen menos certificados. Las normas de seguridad, sanidad, y de protección medioambiental presentan costes elevados, siendo precisamente la libertad para poder dejarlas a un lado una de las principales ventajas de muchos registros.

No obstante, a pesar de que cada país tiene libertad para elaborar su propia normativa marítima, hay muchos asuntos en los que supone una gran ventaja que todos los países tengan la misma. Es por ello que mediante los convenios internacionales<sup>73</sup> se ha desarrollado un amplísimo marco normalizado de reglamentación internacional, que evita este problema.<sup>74</sup>

Por consiguiente, los países que operan mediante registros abiertos han ratificado los principales convenios internacionales, en cambio no suelen tener normas nacionales en exceso de las mismas. Asimismo, permiten al armador elegir libremente la sociedad de clasificación, cuyas inspecciones son preceptivas para el abanderamiento y el seguro. De entre estas sociedades, podemos encontrar prestigiosas agencias, pero también se

---

<sup>72</sup> Asociación de Navieros Españoles (Febrero, 2003). *Cuaderno profesional marítimo*. N. 228. P. 12-14

<sup>73</sup> Principalmente de organismos como la OMI, la OIT y la UNCTAD.

<sup>74</sup> Art. 217 CNUDMar, “el Estado del pabellón tiene que asegurarse que sus buques lleven a bordo los certificados requeridos; regular en sus normas internas las infracciones a las reglas y estándares internacionales o a su legislación sobre protección del medio marino, previendo sanciones severas en caso de incumplimiento y arbitrando los procedimientos de inspección necesarios; y debe también impedir que zarpen aquellos buques que no cumplan con tales exigencias.”

incluyen otras de las que no cabe esperar inspecciones rigurosas, que requieran importantes inversiones en material y personal.

De esta forma, 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.

#### 4.4 OTRAS VENTAJAS O FACTORES DE ELECCIÓN

- **4.4.1 Ventajas políticas.** De entre los factores políticos, debemos destacar los siguientes: la falta de protección militar que podrían ofrecer las naciones marítimas tradicionales; la posibilidad de comerciar por todo el mundo sin restricciones impuestas por el estado rector de bandera; o, evitar la discriminación de buques que navegan bajo algunas banderas y las requisas militares en tiempos de conflictos.

- **4.4.2 Ventajas construcción y conservación.** Dentro de estas destacaríamos la habilidad de reparar los buques en cualquier parte del mundo, sin tener que acudir a los astilleros nacionales; así como la libertad de construir buques según los estándares internacionales y no según los estándares impuestos por las administraciones marítimas nacionales.

- **4.4.3 Ventajas en la Administración Marítima.** El hecho de que el país de registro tenga una buena estructura marítima interna también ayuda a la elección, así como que este de facilidades a la hora de registrar los buques. Por ejemplo, una mínima burocracia o, un procedimiento con trámites sencillos y rápidos para el registro de los buques.

#### 4.5 EL SISTEMA DEL DOBLE REGISTRO.

Mención especial merece el supuesto del **doble registro de buques**, es decir, los casos en los que un armador puede inscribir un buque simultáneamente en los registros

de dos países. Este sistema representa una gran ventaja para la comunidad marítima, especialmente para los propietarios quienes, por una u otra razón, no tienen buques bajo el sistema de registro abierto. Puede ser considerado como una respuesta a los armadores europeos, que enfrentan los altos costes operacionales de los registros de la mayoría de los países europeos.

El procedimiento sería el siguiente: un buque se registra primero en un país A, tras lo cual se realiza un alquiler o arrendamiento a casco desnudo y se registra y abandera en un registro abierto, B. No obstante, para que ello sea posible, las legislaciones de ambos países deben aceptar esta estructura. Suele utilizarse para mantener inscrito un buque en el país A, a los efectos de la legislación sobre hipoteca naval, mientras que el buque navega bajo la bandera del país B y aplica su normativa sobre tripulación e impuestos, más favorable para la explotación.<sup>75</sup>

Ante esto, la consecuencia jurídica prevista por la CNUDMar<sup>76</sup> es la de considerarlos buques sin nacionalidad, lo que conlleva que cualquier Estado puede ejercer su jurisdicción sobre el buque, puesto que no está protegido ni por el DIP ni por ningún ordenamiento jurídico estatal. Sin embargo, esta extensión sin tener en cuenta las circunstancias ni los intereses del Estado de nacionalidad del propietario, podría conllevar consecuencias muy negativas. A este respecto, se ha exigido establecer algún tipo de nexo que justifique el sometimiento de un buque sin nacionalidad a la jurisdicción de un Estado.<sup>77</sup>

En definitiva, la valoración económica que suponen el conjunto de estas ventajas es difícil de cuantificar en una primera aproximación, puesto que depende de muchos otros factores. Con todo, sería simplista afirmar que los armadores que utilizan registros abiertos únicamente se mueven por los beneficios económicos, a pesar de que estos son los más atractivos. Lo que es incuestionable es que las ventajas que ofrecen los registros abiertos son significativas.

---

<sup>75</sup> *Ibidem*.

<sup>76</sup> Art. 92.2 CNUDMar: "2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad".

<sup>77</sup> SCOVAZZI, T. (1995). *Elementos de Derecho Internacional del mar*, Madrid. P. 64.

---

## - 5. DESVENTAJAS DE LOS REGISTROS ABIERTOS -

---

Estas ventajas, a las que se ha hecho alusión en el apartado anterior, se tornan en desventajas para los trabajadores, así como también para el país de origen del armador y el medio ambiente marino. De hecho, tanto embarcadores como sindicatos coinciden en que son, principalmente los motivos económicos, los que producen diferencias en las condiciones de seguridad de los buques y en las condiciones de vida a bordo.

Por su parte, Ruiz Soroa<sup>78</sup> divide los efectos de las banderas de conveniencia en tres órdenes: el económico, ya que suponen una enorme distorsión para el mercado de fletes; el de seguridad de la navegación, ya que la falta de regulación sobre materias de seguridad permite la navegación de buques sub-estándar<sup>79</sup> y, por último, en el aspecto laboral, ya que los trabajadores se rigen por la ley del país de bandera del buque.

### 5.1 LA SEGURIDAD MARITIMA

La mayoría de registros abiertos **no tienen un interés directo en la seguridad** de los buques que abanderan y de sus tripulaciones, ya que ni sus bienes, ni sus ciudadanos, ni sus costas están en riesgo. Además, en muchos de ellos tampoco existe una infraestructura técnico-administrativa suficiente para inspeccionar que los buques cumplen con los estándares establecidos. Así las cosas, podríamos asegurar que únicamente está en riesgo su imagen, lo cual puede ser elemental en la medida que un registro con mala fama puede atraer menos clientes que uno con buena.

La falta de control por parte de los Estados de Bandera ha sido motivo constante de **preocupación en la Comunidad Internacional**. Problema que no es nuevo, y que recoge sus primeros esfuerzos por regular este tema en la Conferencia de Derecho del Mar de 1958, al referirse al “vínculo genuino”. Posteriormente, en la convención de

---

<sup>78</sup> RUIZ SOROA, J.M & DÍAZ, J. (1986) *Reflexiones Sobre Banderas de Conveniencia y Derecho Laboral*. Anuario de Derecho Marítimo, Vol. IV, Barcelona, Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco, Departamento de Política Territorial y Transportes.

<sup>79</sup> Según la OMI: buque cuyo casco, maquinaria, equipo o seguridad operacional está sustancialmente por debajo de los estándares requeridos por las convenciones relevantes o cuya tripulación no está de acuerdo con el documento de tripulación.

Montego Bay, en 1982, se agrega un poco lo que se debe considerar como vínculo genuino. Seguidamente 4 años después, por iniciativa de las Naciones Unidas se adopta el Convenio sobre las Condiciones de Matriculación de Buques, en el cual se establece y especifica las obligaciones de los Estados de Bandera en cuanto al ejercicio de jurisdicción y control efectivo, administrativo, técnico y social del buque.

La CNUDM pretendió establecer un compromiso neutral entre los intereses de las diferentes categorías de Estados involucrados. Sin embargo, con el tiempo, parece que el esquema establecido por la Convención resulta en realidad bastante desequilibrado y mal adaptado a la situación que se ha producido en nuestros días. Así pues, los **cuatro problemas** más significativos del sistema establecido por la Convención pueden resumirse de la siguiente manera:

- 1) La preferencia del papel asignado al Estado de pabellón;
- 2) La persistencia de los registros abiertos, sin que los estados de abanderamiento cumplan siempre con las obligaciones de vigilancia y control de la seguridad de los buques que legalmente les corresponde;
- 3) El funcionamiento, a veces deficiente, de las sociedades de clasificación;
- 4) La persistencia de buques sub-estándar que constituyen un verdadero riesgo flotante para la seguridad ambiental de los estados costeros.

Como ya se ha dicho anteriormente, es habitual en estos países delegar a **Sociedades de Clasificación** u otras Organizaciones Reconocidas las inspecciones a que los Convenios internacionales les comprometen. De ellas, la mayoría son fiables, mientras que el trabajo del resto es de calidad cuestionable. El resultado de lo anterior es que una parte pequeña, pero significativa (menos de un 10%), de la flota mundial opera con unos certificados de dudosa credibilidad.

El **escaso control** sobre las normas de seguridad favorece el funcionamiento de buques que no se encuentran en condiciones satisfactorias de navegabilidad, los denominados “buques sub-estándar”, tanto así que una parte considerable de los accidentes y desastres ecológicos están protagonizados por buques que navegan bajo bandera de conveniencia. Como todo, la mayoría de acuerdos y legislaciones en este tema, han surgido después de algún accidente o catástrofe.

A modo de ejemplo, podemos citar naufragios como el del buque “Torrey Canyon” (ver anexo 4) en 1967, el hundimiento del “Herald of Free Enterprise”, la colisión entre el “Aegean Captain” y el “Atlantic Empress”, el hundimiento del “Prestige” (ver anexo 4) en el 2002, o el naufragio del transbordador “Senopati Nusadua” en 2006 ocasionando más de 400 muertes. Estas son sólo algunas muestras de los accidentes marítimos que, en muchos casos, han sido ocasionados por falta de mantenimiento y de regulación de algunos de los Estados de Bandera.

Por consiguiente, a día de hoy se ha establecido que la jurisdicción del buque no solo está determinada por la legislación establecida por su estado de bandera, sino que también se ha de regir por las leyes del lugar donde se encuentre. Así surge el concepto de *Port State Control* o lo que es lo mismo, el Estado Rector del Puerto, el cual no substituye sino que aumenta los deberes del pabellón en tema de seguridad.

El PSC está siendo uno de los instrumentos más efectivos de cara a controlar si se está cumpliendo con las normas establecidas referentes a seguridad marítima, prevención de la contaminación y las condiciones laborales de la tripulación. El objetivo no es otro que realizar un trabajo complementario al de los estados de bandera, para poder ejercer un control más exhaustivo sobre todos los buques y poder erradicar la existencia de los buques sub-estándar.<sup>80</sup>

En un principio solo eran inspecciones sobre aspectos técnicos, pero rápidamente se incluyen inspecciones a la tripulación, a las operaciones del buque, el equipamiento mínimo necesario y a todo lo relacionado con la seguridad y protección del medio marino. Se mostró que la implantación del P.S.C. era más eficaz si se organizaba de manera regional, así se llegaron a once grandes acuerdos regionales llamados MOU<sup>81</sup>.

El MOU inspecciona en los puertos de cada estado socio a barcos de otras banderas y controla cualquier elemento del barco que afecte a su seguridad, la de sus tripulantes, de la navegación y del medio ambiente. Conforme a los resultados, los distintos

---

<sup>80</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J. – UPCommons: *Eficacia de los instrumentos jurídicos en la lucha contra la contaminación marina*. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2117/2272>

<sup>81</sup> Paris MOU: *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*. Recuperado de: [www.parismou.org/upload/pdf/MOU,%20incl.%2030th%20Amendment.pdf](http://www.parismou.org/upload/pdf/MOU,%20incl.%2030th%20Amendment.pdf)

pabellones se sitúan en una lista blanca, gris o negra. La informatización del procedimiento hace que los inspectores de un puerto puedan conocer el historial de cada barco que llega y, por lo tanto, si hace mucho o no que fue sometido a control y el resultado del mismo.

En cuanto a la falta de seguridad, que afecta a los trabajadores y constituye una violación de sus derechos más esenciales, la ITF acuñó el término *floating coffins* para referirse a aquellos buques antiguos, mal mantenidos e inseguros en los que decenas de miles de marinos se juegan literalmente la vida. En todo caso, a pesar de que se pretenda identificar automáticamente registros abiertos con buques sub-estándar, lo cierto es que el factor más decisivo no viene determinado por la bandera, sino principalmente por el estilo o política de operación del armador.<sup>82</sup>

Un aspecto que también influiría en la seguridad es, según afirma la ITF, el hecho de coexistir **personas de distintas nacionalidades** en un barco. Esto puede generar problemas de comprensión entre sí a la hora de ejecutar las órdenes, por más que el inglés sea la lengua vehicular. Además, la ausencia de garantías sindicales puede provocar agotamiento o estrés en estas tripulaciones, lo cual puede repercutir sobre la seguridad, según los sindicatos.

### 5.1.1 La seguridad frente a actos delictivos

Existen consecuencias no tan latentes, pero mucho más negativas que la reducción de la seguridad. La oscuridad con la que operan los registros abiertos y las estructuras financieras que los apoyan, la superficialidad de las inspecciones de las sociedades de clasificación que aquellos aceptan, la facilidad y abaratamiento de inscripción, etc. Todas estas son muy atractivas para organizaciones criminales, terroristas o traficantes de armas, drogas o personas.<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> PALAO, M. (2009). *Control por el Estado Rector del Puerto*. Máster en Negocio y Derecho Marítimo. Clase de seguridad de la navegación y protección marina. Instituto Marítimo Español. P. 1

<sup>83</sup> SAGE, B. (2005). *Identification of 'High Risk Vessels' in coastal waters*. Marine Policy, Vol. 29, 4/2005.

Según afirma el secretario general de la ITF, David Cockroft, “el tráfico de armas, la capacidad de ocultar grandes sumas de dinero, el tráfico ilegal de mercancías y personas y otras actividades ilegales prosperan en los refugios fuera de todo control que ofrece el sistema de banderas de conveniencia”.<sup>84</sup> No obstante, debemos precisar que no todos los barcos que acceden a un registro abierto están involucrados en delitos, pero no es menos cierto que el sistema abre las puertas para la violación de las leyes internacionales.

Un caso paradigmático de banderas que amparan acciones delictivas es el de **Camboya**. En 1994 estableció un registro abierto, el *Cambodian Shipping Corporation* con sede en Singapur, y en 2002 contaba ya con un número de buques entre 400 y 600. A pesar de que sus condiciones eran similares a las de la mayoría de registros abiertos, el añadido de que los trámites se hacían por internet y en menos de 24 horas parece que aumentó su fama.

Según el periódico *The Guardian*, en 2002 de los 450 buques registrados entonces 25 habían sufrido naufragios, 41 colisiones, 9 incendios, 45 arrestos, y a 9 se les prohibió la entrada en puertos europeos debido a sus pésimas condiciones de seguridad. Pero eso no era todo, ya que pronto se hizo evidente que un gran número de barcos de ese registro se dedicaban a actividades ilegales, de las que el contrabando de tabaco en Albania y Creta era la más inocente: exportación de petróleo de Irak durante el embargo, tráfico de seres humanos en Japón y en Creta, tráfico de drogas y, lo que atrajo más atención de organismos internacionales, contrabando de armas.<sup>85</sup>

Una imagen casi comparable es la de la **bandera boliviana**. Por ejemplo, el buque “Haddad 1” fue interceptado en 2015 por la guardia costera griega, portando 500.000 cartuchos de municiones, 5.000 fusiles y más de 4.900 cartones de cigarrillos. Su destino era la ciudad portuaria de Misrata, en Libia, y que se encontraba bajo un embargo de armamento por la ONU. Unos meses después, otro carguero con bandera boliviana el 'Joudi', fue interceptado con una carga de 13 toneladas de hachís en polvo.

---

<sup>84</sup> *Why so many shipowners find Panama's flag convenient*. BBC news. 14 de agosto de 2014.

<sup>85</sup> NEFF, R. (19.04.2007). *Flags that hide the dirty truth*. Asia Times. Recuperado de <https://www.globalpolicy.org/component/content/article/172/29942.html>

Nos encontramos ante lo que parece ser una práctica frecuente en los últimos meses, ya que no por “mera casualidad” tanto el 'Haddad 1' como el 'Joudi' enarbolaban el pabellón boliviano, una de las banderas con menos control estatal. Asimismo, cabe destacar que entre 2014 y 2016, al menos 14 buques con pabellón boliviano han tocado puertos de Siria, Libia, Líbano, Egipto, Turquía o Grecia, rodeando una zona con dos guerras activas y varios conflictos menores.<sup>86</sup>

La flota boliviana está formada en su mayoría por viejos barcos de carga general construidos entre los años sesenta y setenta. En opinión de Jaime Rodrigo de Larrucea<sup>87</sup> "Es chatarra pura, en ningún registro serio podrías inscribir un barco que tiene 30 o 40 años". Por otra parte, algunos de los buques que antes eran bolivianos en cierto momento pasan a ser de otros países, que ejercen aún menos control.

Esto puede deberse a que, cuando un barco ha pasado varios controles y tiene deficiencias graves, es difícil que pueda volver a navegar por aguas europeas. Parece evidente que, puesto que las abismales condiciones que esos registros ofrecen son similares, y sus sociedades de clasificación básicamente las mismas, el propósito de abanderar los barcos de una nación de nulo prestigio en otra similar es simplemente el de confundir a la vigilancia internacional para facilitar las operaciones delictivas a que se dedican.

Igualmente, **los pasajeros** pueden sufrir las consecuencias negativas del estatus de pabellón de un barco. Cuando se produce un delito o siniestro navegando por aguas internacionales, las víctimas dependen del Estado de pabellón para la investigación del incidente y el procesamiento del infractor. Si dicho Estado no actúa al respecto, las víctimas se quedan prácticamente sin recursos, ya que su país de origen no tiene jurisdicción sobre los buques que navegan por aguas internacionales bajo bandera de conveniencia.

Pasando a otro orden de cosas, en palabras de De la Cruz Ochoa (2016), la piratería no sólo la practican los bandidos armados. Muchos navieros asentados en Panamá,

---

<sup>86</sup> EL ASRI, L. (20.01.2016). *La oscura flota boliviana en el mediterráneo*. El confidencial. Recuperado de <https://www.elconfidencial.com/mundo/2016-01-20/la-oscura-flota-boliviana-en-el-mediterraneo>

<sup>87</sup> Presidente de la sección de derecho marítimo del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona.

Chipre o Singapur constituyen la parte más refinada de la **piratería contemporánea**. Sus barcos no abordan a ninguna embarcación, ni tampoco sus tripulantes desembarcan en la costa para tomar el botín a sangre y fuego.

Las víctimas de los navieros son sus propios tripulantes, desamparados por el Derecho Internacional Marítimo y ajenos a las normas sobre seguridad e higiene en la mar. Navegar en un barco de pabellón de conveniencia significa trabajar a merced de la explotación salvaje. Nadie puede oponerse a las condiciones impuestas, bajo pena de terminar engrosando la lista negra de “marinos conflictivos”.<sup>88</sup>

Por otra parte, el delito más común es el de **la pesca ilegal**, cuya cantidad puede ascender a los US\$1.200 millones por año, aunque se ha estimado que la cifra puede ser mucho mayor. Las **compañías pesqueras** se garantizan así las menores molestias posibles ni sobre el tipo de pesca que realizan, ni sobre las condiciones con que esta se lleva a cabo, burlando de esta manera la normativa medioambiental, laboral y fiscal. Este fenómeno ha sido denunciado en varias ocasiones por Greenpeace, al que ellos denominan “exprimir las banderas”.

Mediante estos registros los propietarios de los buques establecen sociedades pantalla para abanderar los barcos en un país distinto a donde tienen la sede, para poder eludir los límites sobre la capacidad pesquera o acceder a cuotas de pesca o subvenciones de otros países. Según explicó a la BBC Claude Martin, director general del WWF<sup>89</sup>, “Sabemos que hay buques pesqueros que transportan hasta 12 banderas a bordo, las que cambian en alta mar según sea conveniente”.<sup>90</sup>

La facilidad para cambiar de pabellón dificulta aún más la identificación de la nave y la lucha contra la pesca ilegal, así como el poder identificar a los verdaderos propietarios, y más aun sancionarlos. Para contrarrestar esta falta de control, varias organizaciones han solicitado a la FAO elaborar un registro mundial de buques pesqueros asignando a cada uno un Identificador Único de Buque, que contenga su

---

<sup>88</sup> DE LA CRUZ, R. (2006). *Crimen Organizado. Delitos Más Frecuentes. Aspectos criminológicos y penales*. México. P. 41.

<sup>89</sup> Siglas correspondientes a la organización Fondo Mundial para la Naturaleza.

<sup>90</sup> *Denuncian abuso de "banderas de conveniencia"*. BBCMundo.com. (2 de noviembre de 2005). Recuperado de [http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid\\_4399000/4399630.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_4399000/4399630.stm)

historial, información de sus implicaciones en casos de pesca INDNR, así como de las zonas en las que tiene licencia para pescar.

Todos estos fenómenos traen consigo dos consecuencias diferentes: por un lado, atraen la atención de las organizaciones interesadas en reprimirlos, pero también atraen el interés del crimen organizado, terroristas y estados interesados en saltarse los controles e introducir cuñas destructivas mediante el mundo marítimo.

## **5.2 CONDICIONES LABORALES**

La **inseguridad y desprotección** de las tripulaciones embarcadas en buques con bandera distinta a la nacionalidad del propietario del buque es uno de los motivos principales que impulsó el nacimiento de la ITF. Esta organización trata de promover el respeto de los derechos humanos y sindicales en todo el mundo, intentando acabar con el trato precario que se les da a algunos trabajadores marítimos.

A consecuencia de la inexistencia de ese vínculo genuino en los OR, entre armador y el pabellón que enarbola, cualquier conflicto laboral que se presente es complejo. Ello afecta a la aplicación de una normativa mínima sobre condiciones de trabajo y además afecta a la aplicación de las normas de DIPR, ya que el lugar de prestación de servicios que regula al pabellón no tiene realmente vinculación alguna con el contrato laboral suscrito.<sup>91</sup>

Esta práctica de los OR produce graves consecuencias a ambos lados de la relación laboral, ya que los marinos deben prestar sus servicios dentro de una serie de dudosas **condiciones laborales**, tales como: “1) admisión del despido libre o por causas muy amplias; 2) inexistencia de un sistema estatal obligatorio de seguridad social; y 3) ausencia de medios para controlar las condiciones de trabajo en los buques... [trabajándose] en unas condiciones de grave inseguridad como lo demuestra el alto grado de siniestralidad que suelen tener la mayor parte de ellos, lo que no resulta

---

<sup>91</sup> DEL CORTE, J. *El Contrato de Embarque Internacional*. RECALADA, Revista de Divulgación Marítima. Asociación Vizcaína de Capitanes de Marina Mercante, núm. 80, Bilbao, diciembre 2003.

sorprendente si se tiene en cuenta que muchos de estos buques son auténticos ataúdes flotantes”<sup>92</sup>

En el mismo orden de cosas, la propia ITF señala entre las **principales consecuencias** de los OR para los trabajadores del mar: los salarios muy bajos; las pobres condiciones de estancia a bordo; largos períodos de trabajo, sin el necesario descanso conducentes a estrés y fatiga; escasos o ningún permiso de bajada a tierra; la inadecuada atención médica; el inadecuado entrenamiento en materia de seguridad; el negligente mantenimiento del buque, así como las situaciones de abandono de la tripulación en manos de instituciones de caridad.<sup>93</sup>

Uno de los principales problemas consiste en que un gran número de los países proveedores de mano de obra son **países en desarrollo**, los cuales cuentan con pocos recursos materiales y administrativos. Lo que es más, a pesar de esta desventaja, o tal vez debido a la misma, sus gobiernos intentan que aumente la aportación total del país al número total de marinos, en un contexto de competencia cada vez más creciente, tanto en el mercado de trabajo como debido a la proliferación de los registros de libre matrícula.<sup>94</sup>

Un claro ejemplo fueron los muchos tripulantes filipinos, contratados como tripulación en el **“Prestige”**, a los que pagaban una cantidad de 400 dólares al mes, mientras que un europeo les costaba aproximadamente 3000 euros. Naviera cuya domiciliación era en Liberia, siendo los dueños de la misma de nacionalidad griega; es decir, un buque enarbolado bajo una bandera diferente a la del país de la nacionalidad de sus dueños, y la ley ajena (BDC) es la que se aplica a la relación laboral internacional.

---

<sup>92</sup> CARRIL, X.M. *Aspectos Laborales y de Seguridad Social de los Pabellones de Conveniencia*. Revista Española de Derecho del Trabajo, núm. 108, nov–dic 2001, pp. 912 y 913.

<sup>93</sup> ITF Campaign on Flags of Convenience – Citada en el Global Policy Forum. “A brief Guide to Flags of Convenience” en [www.globalpolicy.org](http://www.globalpolicy.org) 12

<sup>94</sup> Organización Internacional del Trabajo. “Informe de una Investigación de la OIT sobre las Condiciones de Vida y de Trabajo de la Gente de Mar. (Informe I)”, Programa de Actividades Sectoriales, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, pp 21.

En relación al **salario**, algunos armadores a la hora de ingresar este a sus tripulantes retrasan el momento, o simplemente no pagan el salario en la fecha establecida, ni bajo los acuerdos establecidos para hacerlo. Hay quienes descubren que su compañía retrasa o no está enviando sus salarios a sus familias, cuando ordenaron que se transfiera el dinero a su casa. Sin salario, estas personas ni siquiera pueden permitirse escapar o volver a su hogar.

La ITF elabora una escala de salarios mínimos y expide un certificado o "**blue card**" a los buques cuyas tripulaciones tienen salarios que alcanzan dicha escala, y cuyas condiciones de trabajo respeta el mínimo internacionalmente aceptable. Si el capitán no puede mostrar la "blue card", los sindicatos portuarios pueden intentar hasta boicotear el buque. Entre 2011 y 2013, ITF recuperó 103 USD millones para tripulantes que no habían recibido su salario —una media de 34.3 USD millones al año. Muchos buques BDC están hoy cubiertos por acuerdos aceptables a la ITF.<sup>95</sup>

### 5.3 DISTORSIÓN ECONOMICA

Estamos frente a una figura jurídica internacional que de cierta manera permite que las empresas pertenecientes a los Estados, por medio de la utilización de la misma y sin infringir la ley evadan obligaciones fiscales o paguen menores impuestos, de los que debieran pagar, y como consecuencia de ello, afectan la recaudación tributaria de los Estados que intervienen, generándoles mayores ganancias a dichas empresas y una disminución a los Estados y sobre todo una gran afectación al particular.

En la mayoría de los países que cuentan con un sistema de registro abierto, como norma general, se rigen por la nula existencia de un impuesto de sociedades o un impuesto sobre la renta que grave los beneficios empresariales, o sus equivalentes en cada país. En su lugar, las empresas navieras establecen una tasa fija que depende únicamente del tonelaje de arqueo que los buques operen, es decir, solo se fija una tasa

---

<sup>95</sup> [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)

sobre la medida de la embarcación, a este régimen especial de tributación se le conoce como *tonnage tax* o Impuesto Sobre el Tonelaje.<sup>96</sup>

En este caso, no grava en si la riqueza que la empresa que maneja el buque obtiene en realidad; además, de que no se tiene un control fiscal sobre la renta de los tripulantes extranjeros no residentes y no es un requisito obligatorio la inscripción de los mismos en el sistema de seguridad social del país de bandera, dejándoles como única salida la aceptación de una cobertura médica y de accidentes proveniente de un seguro privado.

---

<sup>96</sup> PALOMINO, M.(2011).*Regulación fiscal de las operaciones en aguas internacionales*. Seminario de Derecho Fiscal. Universidad de México. P. 110-112.

---

## - 6. EL REGISTRO INTERNACIONAL DE BUQUES DE PANAMÁ -

---

### 6.1 INTRODUCCIÓN

Debido a su posición geográfica, Panamá se ha constituido como un pilar fundamental del comercio marítimo entre las naciones del mundo, a pesar de los distintos competidores que existen en el mercado internacional. Existen muchas razones por las cuales goza de una bien ganada y respetada reputación, no obstante, una de las principales es la importancia que concede a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación.

A través de la **Ley 63 de 15 de diciembre de 1917**, nace el Registro Internacional de Buques de Panamá. Su finalidad era atender las necesidades de la comunidad marítima internacional, a través de una bandera sin restricciones de nacionalidad, que ofrezca residencia al propietario de la embarcación y a la tripulación. Así, el primer buque registrado bajo bandera panameña fue el carguero Belén Quezada.

Posteriormente, La **Ley 8 de 12 de enero de 1925**, eliminó las restricciones relativas a la nacionalidad y residencia de los propietarios de los buques, lo que ha permitido que el registro acepte naves pertenecientes a nacionales y extranjeros. Asimismo, proporcionaría estructura y desarrollo jurídico al procedimiento de abanderamiento, y establecería un sistema de incentivos atractivos para los propietarios de buques, como por ejemplo el doble registro.<sup>97</sup>

Hacia finales de la década de 1990, como resultado del primer esfuerzo en Panamá por diseñar una estrategia marítima, se emite el Decreto Ley nº 7 de 10 de febrero de 1998 por medio del cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) agrupando bajo una sola entidad todas las competencias marítimas. Esta Dirección General reviste de gran importancia dentro de la administración pública panameña, toda vez que regula las actividades relacionadas con los registros de buques, tanto a nivel nacional como internacional.

---

<sup>97</sup> NYXKHARY, G. (2009). *El rol de Panamá frente al Convenio sobre el trabajo marítimo*. Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración N° 82. P. 29.

Actualmente, Panamá es la **quinta mejor infraestructura portuaria** del mundo, de acuerdo con el Foro Económico Mundial. El país cuenta con cinco terminales portuarias de contenedores de clase mundial (dos en el Pacífico y tres en el Atlántico), operadas por empresas líderes a nivel mundial. Tanto así que desde 1993, se mantiene ocupando el **primer lugar en abanderamiento** de buques a nivel mundial, siendo el registro de buques más grande del mundo, con el 18% de la flota mundial, a través de los más de 8 mil buques mercantes, que representan 223.4 millones de TRB, a mayo de 2017 (ver anexo 6).<sup>98</sup>

El 15 de diciembre de 2017, Panamá cumplirá **cien años abanderando buques**. Ante este acontecimiento, la entidad ha desplegado esfuerzos para realzar tan significativo momento por medio del desarrollo de diversas actividades que se enmarcarán bajo el eslogan: “Panamá 100 años de Registro de Buques: uniendo puertos, mares y personas”.<sup>99</sup>

## 6.2 LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

El registro panameño tiene sus orígenes en el año 1925, al aprobarse la Ley 8, en la que se establecía el procedimiento para la nacionalización de arqueo de naves. Posteriormente, mediante la Ley 2 de 17 de enero de 1980 se crea la Dirección General de la Marina Mercante, adscrita al Ministerio de Hacienda y Tesoro. Esta normativa le asignaba funciones a esta Dirección General y dictaba todas las disposiciones concernientes al registro de embarcaciones en la Marina Mercante Panameña.

Unos años más tarde, a través del Decreto Ley N°7 de 10 de febrero de 1998, se crea la Autoridad Marítima de Panamá y la Dirección Consular y de Naves pasa a formar parte de la estructura orgánica de la misma, bajo el nombre actual, Dirección General de Marina Mercante.

---

<sup>98</sup> Autoridad portuaria de Panamá: [www.amp.gob.pa](http://www.amp.gob.pa).

<sup>99</sup> *Panamá lanza campaña “100 años abanderando naves”*. Portal portuario. (20 de julio de 2017). Recuperado de <https://portalportuario.cl/panama-lanza-campana-100-anos-abanderando-naves/>.

Seguidamente, en el año 2008 se propuso ante la Asamblea Legislativa un proyecto de ley que permitiera promover el registro, y proponerle a los clientes nuevas ofertas que hicieran más atractivo el abanderamiento en Panamá, con el fin de mantener y aumentar la flota panameña. Posteriormente, el proyecto de ley presentado se convirtió en la Ley General de Marina Mercante<sup>100</sup>.

La nueva ley establece un procedimiento claro y eficiente para obtener la concesión necesaria o “contrato-ley” que permite operar en los puertos de Panamá, moderniza el marco regulatorio, así como también la supervisión de las autoridades públicas respectivas con competencia en actividades portuarias. Adicionalmente, la ley se hace para controlar los derechos y obligaciones de las futuras concesiones portuarias manejadas en el extranjero.

### **6.3 CARACTERÍSTICAS DESTACABLES**

Panamá es un país que ha estado en la mira desde el principio, en consecuencia no ha dejado de reinventarse como líder del registro de naves marítimo. Por ello, de entre las razones principales que lo han llevado a tal posición podemos destacar:

- **1. Carácter Estatal.** Esto significa que el estado responde por cualquier barco con bandera panameña, es decir, tiene al Gobierno respaldando este tipo de sistema. Con ello, reporta a las arcas públicas unos ingresos directos o indirectos de entre 125 y 150 millones de dólares al año. El carácter estatal tiene las ventajas de la seguridad para el cliente y los aportes al tesoro nacional, y las desventajas de la lentitud y la excesiva burocracia.

- **2. Descuentos.** Ha desarrollado un sistema de incentivos, aplicado tanto a las naves por abanderarse, como a las ya registradas. Estos incentivos es uno de los factores que han permitido al registro constituirse en líder mundial de abanderamiento. No

---

<sup>100</sup> Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008

obstante, lo más revolucionario es la flexibilidad para modificar los porcentajes de incentivos ante cambios del mercado<sup>101</sup>.

Cabe resaltar, que en la actualidad existe un incentivo especial que permite que las naves obtengan un abanderamiento completamente gratis en Panamá por su primer año de registro, el cual está constituido en la Resolución 106-185-DGMM del 28 de noviembre de 2013. Asimismo, en su intento por mantener el liderazgo, la marina mercante panameña implementó un descuento anual del 95%, por dos años, a todos los barcos menores de cinco años que permanezcan en la flota durante un quinquenio.

Igualmente, también existen honorarios por inscripción de flotas: Una flota compuesta de 5 a 15 embarcaciones recibirá un 20% de descuento en el Registro de Naves en Panamá. Las flotas con 16 a 50 embarcaciones recibirán un 35% de descuento y las flotas con más de 50 embarcaciones recibirán un 60% de descuento.

· **3. Seguridad Jurídica.** El registro panameño ofrece una seguridad jurídica envidiable en todos los sectores, tales como: el registro de propiedad, inscripción de gravámenes, abanderamiento y gestiones jurisdiccionales, etc. Tanto así, que permite a la DGMM imponer sanciones a distintos sujetos pasivos cuando incurran en contaminación al medio ambiente, atente contra la vida humana en el mar, o cualquier otra violación a las normas nacionales e internacionales adoptadas por la República de Panamá.

· **4. Flexibilidad.** Si el interesado desea abanderar una nave en el registro panameño, pero no tiene la documentación completa el Director puede admitir el abanderamiento dispensando la presentación de los documentos faltantes por un término hasta de 30 días. Además, se omiten las formalidades documentales, por lo que no es necesaria la notarización y legalización de los mismos.

Por lo que respecta al idioma de los documentos, se permite que estos sean presentados en inglés, sin necesidad de traducirlos al español. En relación al concepto de nave, ha constituido una nueva visión al considerar que una nave es cualquier

---

<sup>101</sup> Art. 149 Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008 “(...) El Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, a solicitud de la Dirección General de Marina Mercante, tendrá la facultad de variar los porcentajes antes mencionados atendiendo a la competitividad del registro en la industria marítima internacional.”

estructura que después de una evaluación la puedan categorizar como tal. Esto permite que al inventarse nuevas estructuras que no sigan los modelos tradicionales, pueda ser considerada como nave y ser abanderada.

· **5. Ausencia de Tonelaje Mínimo Requerido.** No existe un requisito de tonelaje mínimo para registrar una embarcación con bandera panameña. Tanto los botes pequeños, como los yates pueden llevar la bandera panameña. En el caso de los buques de más de 20 años de antigüedad, serán evaluados por un inspector oficial de Panamá para poder obtener el registro.

· **6. Fácil transferencia de registro.** Los dueños de naves que deseen transferirlas a bandera panameña no tendrán que ser reinspeccionadas, si las naves poseen un certificado de seguridad y tonelaje válido expedido por una organización o sociedad reconocida; Los certificados anteriores serán aceptados, por lo cual el buque no debe ser atracado en seco e incurrir en gastos considerables.

· **7. Sistema de Doble Registro.** La posibilidad del "doble registro" permite a naves extranjeras sujetas a un contrato de fletamento por un periodo máximo de de 2 años, estar registradas en Panamá sin perder su registro previo. El Doble Registro no es recíproco, sin embargo, el Sistema de Registro de Buques Panameño no distingue nacionalidad al solicitar el abanderamiento, siempre y cuando el país de origen lo permita.

· **8. Sistema de Hipotecas Navales.** Cualquier tipo de naves bajo el registro de Panamá se puede hipotecar conforme a las disposiciones del Código de Comercio, el cual se ocupa de regularlas. Las hipotecas navales de Panamá se utilizan extensamente en círculos financieros internacionales y las principales instituciones crediticias del mundo están familiarizadas con las hipotecas navales de Panamá.<sup>102</sup>

· **9. Representación Estratégica alrededor del Mundo.** La red del Registro de Buques de Panamá está compuesta por 60 consulados privativos de la marina mercante, donde prestan servicios de inscripción de naves, cambio de propietario y tonelaje, cancelaciones, entre otras actividades comerciales, para lo cual cuenta con más de 200

---

<sup>102</sup> ICAZA, GONZÁLEZ-RUIZ & ALEMÁN. (2007). *Abanderamiento de naves en Panamá*. P.6

inspectores alrededor del mundo. De hecho, el pasado 17 de Octubre abrió tres nuevas oficinas en Londres, Manila y Dubái, con el objetivo de diversificar este negocio.

· **10. Funcionamiento Ininterrumpido.** El registro panameño, desde hace poco, ofrece sus servicios las 24 horas del día como parte de su plan de modernización, además de la posibilidad de ofrecer al usuario mayor flexibilidad y un mejor servicio. Jorge Barakat, administrador de la AMP, ha remarcado que "por primera vez en la historia registral de naves se puede inscribir escrituras públicas después de las 4:30 p.m., en concordancia con lo requerido por la comunidad marítima nacional e internacional".<sup>103</sup>

### 6.3 PROCEDIMIENTO<sup>104</sup>

La inscripción de una nave en el registro panameño bastante sencillo y eficiente. El procedimiento conlleva dos etapas: la del registro provisional y la del registro permanente.

**a) Registro provisional.** El registro del buque comienza con la presentación de la solicitud de registro provisional, la cual se presenta por el representante legal de la nave. Este último ha de estar debidamente autorizado, a través de una carta de poder de representación, así como se han de presentar las fotocopias de los documentos requeridos para el registro del buque.

Este tipo de registro permite a la embarcación ser protegida por la bandera panameña, bajo las leyes panameñas, con la expedición por el Consulado de Panamá o las oficinas en Panamá de un Certificado Provisional de Registro por un periodo de hasta seis meses y una licencia provisional de radio válida por tres meses. Este periodo de seis meses es dado como un periodo de gracia durante el cual el Registro Marítimo panameño permite que el dueño de la nave presente toda la documentación necesaria

---

<sup>103</sup> "Registro panameño de buques empieza a operar de manera ininterrumpida". (26.09.2017). Recuperado de <http://elsiglo.com.pa/panama/registro-panameno-buques-empieza-operar-manera-ininterrumpida/24024737>

<sup>104</sup> KRAINSKY, A. (2016). *Procedimiento para el registro de naves en la marina mercante panameña*. Central Law. P. 3-6.

para obtener el registro permanente o definitivo. Este periodo puede ser extendido por tres meses adicionales si existen razones suficientes para que tal extensión sea otorgada.

**b) Registro definitivo.** Ésta es la etapa final, en la cual el dueño ha cumplido con los requisitos establecidos, así como proporcionado los documentos originales requeridos por la Dirección de la Marina Mercante. Pueden presentarse en español o en inglés traducidos correctamente, y debidamente notariado y legalizado por un Consulado de Panamá o de la Apostilla de la cual Panamá es signatario.

Después de esto, el registro del barco se convierte en definitivo, siendo el propietario acreedor de una patente permanente, válida por cuatro años para las naves comerciales y por dos años para las de placer. Asimismo, una licencia de radio permanente es emitida junto con la patente permanente. Tanto la patente permanente como la licencia de radio permanente son renovables indefinidamente por periodos iguales, siempre y cuando la nave cumpla con las leyes de registro y los reglamentos, y esté al día con el pago de los derechos de registro y los impuestos.

Por otra parte, cabe destacar el **registro rápido de embarcaciones**. Este se hizo posible en el año 2008, cuando la Autoridad Marítima de Panamá implementó un proceso de registro rápido para buques en línea. El nuevo registro electrónico para naves facilita los procedimientos de registro de buques, así como la emisión de un nuevo documento digital de identidad marina emitida por la Dirección de Marineros.

Significa un ahorro del 80% del tiempo para los clientes, mediante el acceso al Centro de Datos de la Autoridad Marítima de Panamá y estar conectados a lo largo de todo el mundo a través de internet. Los usuarios y clientes del registro estarán en capacidad de ver las estadísticas de cada procedimiento alcanzado por la Autoridad Marítima de Panamá. El nuevo proceso de automatización y registro electrónico de buques facilitará el registro a los clientes y le ofrecerá el mejor servicio.<sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> Autoridad Marítima de Panamá. (2014). *Procedimiento General Sistematizado de Registro de Buques*. Dirección General de Marina Mercante.

## **6.4 DOCUMENTACIÓN REQUERIDA**

Para gestionar el registro permanente de un buque es necesario presentar los siguientes datos y documentación:

1. Los datos de la nave objeto de registro.
2. Poder otorgado al abogado por el propietario de la nave. Debe estar autenticado, legalizado y habilitado.
3. Título de propiedad de la nave debidamente inscrito en el Registro Público.
4. Contrato de venta o certificado del fabricante si el buque es nuevo.
5. Certificado de tonelaje o arqueo expedido por una autoridad reconocida por Panamá.
6. Certificación de bajar la bandera o cancelación del registro anterior.
7. En el caso de que el comprador y el vendedor sean personas jurídicas, la debida autorización de la persona que actúa en nombre y en representación del comprador y el vendedor debe señalarse, así como los datos sobre el registro de las personas jurídicas.
8. Certificado de Seguridad Marítima.
9. Registro sinóptico continuo – CSR (relacionados con el Código ISPS).
10. Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga.
11. La seguridad internacional y el certificado de seguridad (ISSC) (relacionados con el Código ISPS).

## **6.5 DATOS ESTADÍSTICOS**

Panamá continuó siendo el registro más utilizado por los armadores, con 215,8 millones de GT a finales del 2016, un 1,7% más que en 2015, que suponen el 18,2% de las GT mundiales. Dentro del registro de Panamá, los graneleros suponen el 49,4% de las GT (el 25,1% de la flota mundial de este tipo de buques) y los portacontenedores y petroleros el 15,5% de las GT en ambos casos.

El principal cliente de la flota panameña es el mercado japonés, que cuentan con aproximadamente la mitad de las TPM registradas en Panamá. Igualmente, el mercado griego, tailandés y filipino también tiene una alta presencia de embarcaciones con banderas panameñas. Desde la perspectiva del país de residencia, los armadores de

Japón y Suiza confían a Panamá como bandera de registro de sus naves, cada uno tiene más del 75% de su flota nacional registrada en Panamá. En cuanto al tipo de buque, el 33% de las TPM a nivel mundial son graneleros registrados bajo bandera panameña.

La representatividad en este registro de los países de la UE (pertenecientes al grupo de las 35 mayores países de control: Bélgica, Chipre, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Países Bajos, Suecia y Reino Unido) es muy limitada, en conjunto los propietarios europeos representaban un 10% del registro, y dentro de éstos son los nacionales griegos los que tenían mayor contribución (7%).

## **6.6 PRINCIPALES RETOS DEL FUTURO**

Panamá está al frente de los cambios más importantes que tienen impacto en la industria marítima mundial actual. No obstante, a pesar de que Panamá sigue siendo el líder en este campo, no podemos hacer caso omiso a la realidad. No es menos cierto que, a medida que pasan los años, es más alto el número de naves que son transferidas a otros registros abiertos. En especial, a sus competidores más fuertes como Islas Marshall y Liberia, según estadísticas por parte de la AMP.

De hecho, enormes compañías navieras griegas y japonesas, se encuentran transfiriendo sus naves a causa de la **no flexibilidad** a la hora de la solicitud de trámites ante la Marina Mercante panameña, sobre todo en las formalidades que deben tener los documentos que se presentan a la hora de solicitar la documentación permanente de la nave, y los procedimientos de legalización que deben tener los mismos, si fueron expedidos afuera de la jurisdicción nacional.

Aunque se considera que la Marina Mercante panameña es muy rápida a la hora de tramitar la documentación provisional de las naves, a la hora de solicitar las permanentes, los costes se elevan y existe mucha solemnidad, sobre todo al momento de hacer el registro permanente del título de propiedad de las naves en la Dirección de Registro Público de la Autoridad Marítima de Panamá.

Por consiguiente, una posible solución sería el **aumento en la flexibilidad** y los beneficios que ofrece la bandera panameña para evitar que le ganen más mercado y a la

vez más usuarios. Ahora bien, si nos focalizamos en intentar buscar un porqué al descenso de abanderamientos en el registro panameño, en comparación con el año anterior, no es más que el **exceso de burocracia** y costes en los procesos bajo su pabellón, lo que ha incurrido a que los armadores hayan transferido sus naves a otros registros que para ellos, van más paralelamente con sus necesidades.

En esta línea, funciona el documento “Registro de buques panameños”<sup>106</sup>, elaborado por miembros de Apademar. En este, se establece que se requiere revisar la actual estructura administrativa del registro para que sea **más eficiente y rápido**, en comparación con sus competidores más cercanos que son manejados por una empresa privada. A juicio del gremio marino, esta es una de las limitaciones que merman la competitividad del registro.

En consecuencia, en virtud de la actual estructura administrativa existen una cantidad de actores considerables que es necesario armonizar. Para la asociación Apademar una posible solución sería mediante la constitución de una empresa, tipo “Tocumen, S.A.” o similar. En esta, las acciones serían propiedad del Estado, pero con autonomía total de su patrimonio, la junta directiva a cargo de funcionarios nombrados por el Ejecutivo, con conocimientos sobre el tema.

Esta empresa podría emprender un programa de captación de mercados más agresivo, así como la propuesta de ofertas dependiendo de la demanda internacional. Para ello, se basaría en un *benchmarking* de los principales competidores, y asimismo podría entrar en la realización de actividades conexas que puedan complementar el potencial que encierra una entidad con vínculos internacionales, especialmente en la atracción de inversiones al país. En opinión de Belisario Porras, su actual presidente, para hacer frente a la competencia “hay que crear sistemas que nos permitan **tomar decisiones más rápidamente**”.

---

<sup>106</sup> APADEMAR. (2014). *Registro de buques panameño. Realidad y posibles reformas. Lo que deben saber los futuros gobernantes*. Recuperado de <http://apademar.com/wp-content/uploads/2014/12/Registro-de-buques-paname%C3%B1o-Realidad-y-posibles-reformas-Lo-que-deben-saber.pdf>

Actualmente, se ejecutan importantes **estrategias de mercado** para expandir la flota Panameña, es por esto que gracias a estos esfuerzos se espera que, para el período del 2016-2020, ingresen a formar parte del registro panameño unos seiscientos sesenta y cinco buques de nueva construcción, lo que generará valiosos ingresos para el Estado. Una de las principales estrategias enfocadas a lograr el crecimiento del negocio marítimo registral panameño, a corto plazo, ha sido la incursión en **mercados emergentes rentables**, tales como los buques gaseros, ya que históricamente la bandera de Panamá ha sido reconocida por el gran número de buques de carga a granel.

Asimismo, en 2017 se ha **trasladado la Oficina de Segumar** Nueva York, hacia Miami, para incursionar en mercados no tradicionales, como son los cruceros y yates en los Estados Unidos. Al operar en Miami, el equipo técnico también podrá interactuar con la Guardia Costera y estrechar los vínculos ya existentes para poder incorporar a Panamá al programa de inspección “Qualship 21”. Asimismo, también ayudará al enfoque estratégico del registro y a la vez a reducir los costes operativos.<sup>107</sup>

Con la apertura de las nuevas oficinas, también a mediados del 2017, en Los Ángeles, California, el registro estará reforzando su presencia en ambas costas de los Estados Unidos, además se estima la apertura de una Oficina en Taiwán, con sede en Taipei para reforzar el importante y creciente mercado de Asia. El objetivo de la AMP es tener una relación más cercana con clientes internacionales, e incrementar el registro de buques de mercados no tradicionales como el de los buques gaseros, cruceros y yates, ya que "...históricamente la bandera de Panamá ha sido reconocida por el gran número de buques de carga a granel’

Este año, con la celebración de su **100 aniversario** se organizó el Seminario “Panamá Registro de Buques, 100 años sirviendo al Mundo”. Entre los temas abordados estuvo el recuento de innovaciones tecnológicas para la eficiencia y rapidez del servicio adoptadas por la AMP en materia de documentación de buques y de gente de mar, así como los detalles del Acuerdo de Cooperación Marítima firmado con la República Popular de China.

---

<sup>107</sup> JORDAN, W. (6 de Junio de 2017). *AMP traslada oficinas de Nueva York a Miami*. La Prensa. Recuperado de [https://impresaprensa.com/economia/AMP-traslada-oficinas-NY-Miami\\_0\\_4773271.html](https://impresaprensa.com/economia/AMP-traslada-oficinas-NY-Miami_0_4773271.html)

En síntesis, de entre los objetivos planteado para el ejercicio actual, el director general de Marina Mercante, Fernando Solórzano, reveló que para este año destacan la implementación del Convenio de Agua de Lastre, la puesta en marcha del proyecto de la plataforma global de inspecciones, la completa emisión de certificados electrónicos hecho por AMP, el inicio de la plataforma para control de la emisión de Certificados estatutarios por parte de las OR, entre otros asuntos.

---

## - 7. EL REGISTRO DE NAVES DE LIBERIA -

---

### 7.1 INTRODUCCIÓN

A finales de 1948, dado el éxito que Panamá obtuvo a través de la apertura de su registro a armadores extranjeros, inicia Liberia su registro abierto. Todo comenzó cuando **Stettinius**, un ex Secretario de estado de F. D. Roosevelt, tras una breve visita a comienzos de 1940, comenzó a promover Liberia como cabeza de puente americano contra el comunismo. Tras el descubrimiento del caucho y de grandes yacimientos de hierro, a los cuales se suman la mano de obra barata y una situación geoestratégica crucial, negoció y firmó un acuerdo portuario con el gobierno liberiano a nombre de Estados Unidos.

Puede afirmar así que la idea de hacer de Liberia un país de bandera de conveniencia nació gracias a la influencia de gente con contactos, dado que uno de los motivos más importantes que llevaron a su creación fue la necesidad de encontrar un país neutro donde los barcos de construcción americana pudieran ser registrados. Por ello, el 4 de febrero de 1949 Stettinius fundó una estructura corporativa entre una empresa con sede en Nueva York, la “**Liberian Services, Inc.**” y el estado liberiano.<sup>108</sup>

En consecuencia, lo más significativo es que fue el primer país soberano que aprobó un contrato con una corporación privada americana, para administrar un registro marítimo de corporaciones. Ahora bien, si bien es cierto que Liberia se desarrolló después de Panamá rápidamente lo igualó, y en 1955 Liberia pasa a ocupar la primera posición mundial por tonelaje de registro, que ya no abandonará hasta 1993 cuándo se verá superada por Panamá

Su primer cliente fue Stavros Niarchos, un multimillonario del petróleo, mediante el registro del “World Peace”, por medio de una compañía panameña llamada Greenwich Marine Corporation. En este caso, operando desde Nueva York, el cliente podía beneficiarse de la eficacia del mundo industrializado al precio de las tarifas de los países del Tercer Mundo. Seguidamente, con la asesoría de los navieros griegos, las

---

<sup>108</sup> SHARIFE, K. (2010). *Flying a Questionable Flag: Liberia's Lucrative Shipping Industry*. World Policy Journal. P. 111-118.

compañías petroleras estadounidenses empezaron a inscribir sus buques tanque bajo la bandera de Liberia.<sup>109</sup>

En “The American century Implemented: Liberia flag of Convenience”, el profesor e historiador Rodney Carlisle sitúa la historia de la bandera de conveniencia de Liberia en el contexto de una época elegida para crear mercados de productos americanos. Y añade que la idea básica del siglo americano es que América sólo puede evitar la dominación fascista exportando concienzudamente la tecnología, el capital, la alimentación o la experiencia. De esta manera, la expansión y el refuerzo de los holdings americanos es vista como un acto de patriotismo.<sup>110</sup>

De hecho, desde su inicio el Registro de Liberia se ha **operado desde los Estados Unidos**. De hecho, la estructura y los principios de los EEUU que rigen la Administración del registro están integrados en la legislación de Liberia. Igualmente, es uno de los pocos registros abiertos con una asociación independiente de propietarios de buques, conocida como el Consejo de Armadores de Liberia.

Actualmente, es administrado por el Registro Internacional de Buques y Empresas de Liberia (**LISCR, LLC**), una empresa privada de propiedad estadounidense y operada a nivel mundial. Puede afirmarse, que la sólida alianza entre EE. UU. y Liberia brinda al Registro la posibilidad de participar en el ámbito internacional con instituciones clave de la industria.

## 7.2 LEGISLACION Y NORMATIVA APLICABLE

El registro de buques liberiano se encuentra regulado por la ley marítima liberiana, bajo el título 21 del código liberiano de leyes de 1956. Más tardes, en el año 2002 se introdujeron cambios respecto a las hipotecas y la formación de nuevos tipos de *corporate vehicles*. Por otra parte, cabe destacar que como compañía estadounidense,

---

<sup>109</sup> SELSER, G. (1978). *Los superpetroleros y las banderas de conveniencia*. Comercio Exterior, vol. 28, núm. 7, México. P. 842-847.

<sup>110</sup> SHARIFE, K. (15 de noviembre de 2010). *Liberia, las banderas de conveniencia y el capitalismo corporativo*. Pambazuka News. Recuperado de <http://pambazuka.org/fr/category/comment/68728>

LISCR, LLC cumple totalmente con las leyes de EE. UU, pero también con las leyes liberianas aplicables.

El estatuto que crea el Registro está integrado en los estatutos de Liberia y se puede esperar que siga siendo la ley de la tierra, independientemente del gobierno en el poder. El contrato entre la República de Liberia y LISCR, LLC es de hecho un acuerdo legal, aprobado por la legislatura completa y democráticamente elegida de Liberia. La ley de Liberia exige que los propietarios de LISCR, LLC sean ciudadanos estadounidenses para garantizar la separación entre la empresa y el Gobierno de la República de Liberia.

### **7.3 CARACTERISTICAS**

El registro de Liberia con sede en Viena, Virginia, presenta una serie de ventajas únicas en relación con otros registros abiertos. En cambio, en contraposición a Panamá, la primera nota diferenciadora es que se trata de un registro privado, perteneciente a una compañía que tiene un acuerdo con el gobierno. De este registro, cabe destacar<sup>111</sup>:

- **1. Facilidad del registro.** Los trámites de preinscripción son fáciles, y están diseñados para cumplir con los estándares internacionales en relación con la seguridad y la documentación, pero no para retrasar las operaciones. El personal del registro está disponible para ayudar con el proceso de registro y para explicar los procedimientos. Es más, se permite el registro de entrada y salida sin cargo y no se imponen restricciones a un barco que desee abandonar el registro.

- **2. Amplitud del servicio.** Cuenta con oficinas de autosuficiencia en todo el mundo, que garantizan el servicio las 24 horas, los 7 días de la semana, pero también hay una red de más de 400 inspectores náuticos, que están disponibles para asistir a los buques cuando sea necesario. El Registro brinda servicios de certificación convenientes, eficientes y rentables a los armadores con la opción del "Programa de Auditoría Armonizado" exclusivo de Liberia, que incluye los requisitos de 2006 de Inspección del Estado del Pabellón, ISM, ISPS y MLC.

---

<sup>111</sup> Liberian Registry. (2017). Recuperado de <http://www.liscr.com>

· **3. Baja tributación.** Los buques del Registro de Liberia tributan anualmente con una tarifa fija basada en el tonelaje neto del buque. Del mismo modo, las empresas liberianas tienen un impuesto fijo anual. Además, se evita la doble imposición en casi todas las principales áreas de negocios navales debido a los tratados de reconocimiento impositivo establecidos entre Liberia y la mayoría de los países.

· **4. Servicios innovadores.** Las ventajas más destacadas del Registro de Liberia incluyen un conjunto de herramientas únicas, que permiten una mayor flexibilidad operativa para los armadores en comparación con otros. Los armadores encuentran que los siguientes servicios les ahorran tiempo, dinero y recursos de personal: certificación y documentación de la gente de mar (Sistema SEA), servicios de certificación en línea para WRC, BCLC y CLC Compliance, certificados Electrónicos y la aplicación móvil *FlagState*.

· **5. Seguridad y calidad.** Las estadísticas de suscriptores, autoridades de control del Estado del puerto, defensores de la gente de mar e instituciones de rescate reconocen que Liberia tiene una reputación de calidad de estándares. Esto se demuestra por el desempeño superior a la media de Liberia en los indicadores de seguridad y prevención de accidentes, así como en informes estadísticos independientes. Además, ha estado a la vanguardia del desarrollo y la implementación del Código ISPS de la OMI.

Asimismo, desde 2006, con la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo ha puesto en marcha un formulario online para la resolución de las quejas sobre la tarea de los trabajadores del sector marítimo. Según Scott Bergeron, director ejecutivo del registro internacional liberiano en los Estados Unidos, "Liberia fue el primer país en ratificar el Convenio sobre el trabajo marítimo del año 2006, y tiene la intención de hacer todo lo posible para garantizar su debida aplicación."<sup>112</sup>

· **6. Financiamiento de embarcaciones.** El régimen de registro de hipotecas del Registro de Liberia es reconocido internacionalmente y aceptable para los bancos de muchas jurisdicciones, lo que permite la mejor oportunidad de obtener el financiamiento más favorable.

---

<sup>112</sup> MOLERO, D. (8 de agosto de 2013). *Liberia lanza un formulario para la resolución de quejas online de los marinos*. Naucher global. Recuperado de <http://www.naucher.com/es/actualidad/liberia>

## 7.4 PROCEDIMIENTO DE REGISTRO

Las solicitudes de registro en la bandera liberiana se tienen que hacer a la división de registro de buques de la LISCR en sus oficinas en Nueva York, o también en alguna de sus oficinas regionales. Al igual que en el registro panameño, encontramos dos tipos de procedimientos:

**a) Registración provisional.** Se hace cumplimentando el modelo RLM-101<sup>a</sup>, y de ser aceptado el registro es válido para un período de 6 meses. Ha de entregarse acompañado por una serie de documentos, tales como: la prueba de propiedad del buque, la confirmación del “class” en forma de certificado, el estatus actual de todas las inspecciones, los informes de los peritos en caso de que el buques es de más de 15 años, la prueba del seguro del buque, entre otros.

**b) Registración permanente.** Al igual que en el provisional, se puede entregar la solicitud de registro en cualquier oficina de la LISCR, y tiene que ir acompañada por los siguientes documentos: informe del cumplimiento de la inspección liberiana de seguridad; copia compulsada del certificado de la clasificación del buque; copia de los certificados emitidos por el estado rector de bandera (certificado internacional de arqueo, certificado internacional de líneas de carga, certificado de tripulación mínima segura, certificado nacional Liberiano, de código IMO o de resolución, entre otros). En este caso, se requiere una inspección de seguridad inicial antes de que se emita el certificado de registración permanente.

## 7.5 DATOS ESTADISTICOS

Hacia 1950, año en que Liberia contaba apenas con 0.2 millones de toneladas brutas de registro, Panamá tenía matriculadas 3.4 millones de toneladas. En los siguientes 26 años, el cuadro se trastocó totalmente: **Liberia casi triplicó su tonelaje** en el período 1955-1960, lo triplicó en 1960-1970 y lo duplicó en el lapso 1970-1975, a

una velocidad que contrastaba con la lentitud de Panamá, país que duplicó su tonelaje registrado en un lapso mayor (1950-1971).<sup>113</sup>

Resulta obvio que han debido ser mucho más atractivos los alicientes brindados por Liberia, para que en el periodo de comparación haya crecido prácticamente de la nada, a la fabulosa cifra cercana a los 80 millones de toneladas de registro bruto. La preeminencia liberiana se traduce en una completa dependencia del sector marítimo respecto de las grandes compañías petroleras. EEUU y las grandes compañías petroleras transnacionales han elegido el pabellón liberiano para matricular una gran parte de sus barcos, a fin de beneficiarse de condiciones jurídicas y fiscales 'transparentes'.

Según el último informe de la UNCTAD la flota liberiana aumentó un notable 6,2%, ocupando el **segundo puesto** con 135,7 MGT y el 11,5% de las GT mundiales. En Liberia, el 32,8% de las GT corresponden a graneleros, el 29,0% a portacontenedores y el 27,2% a petroleros. La abogada **Flor Torrijos**, de la firma Inter-maritime Group ha apuntado que el país africano se impuso por su “agresividad e innovación” para ofrecerles soluciones a los armadores en medio de una crisis económica de hace varios años.<sup>114</sup>

Las estadísticas más recientes París MOU sobre el control del Estado del puerto confirmaron que Liberia es el registro de buques más importante del mundo en los últimos tres años. Liberia es también el registro de buques más receptivo del mundo. Tiene un registro bien documentado de una intervención proactiva exitosa en incidentes y de publicar los informes de sus hallazgos cuando corresponda.

Esa combinación táctica es uno de los motivos por los que se coloca hoy a la bandera liberiana en preferente elección de los **armadores griegos**. Las cifras de MIS muestran que la flota mercante griega incluye ahora 1.037 buques de bandera de Liberia. Liberia también lidera el camino en términos de tonelaje de peso muerto total registrado bajo su bandera por los propietarios griegos, con un total de 78 millones de TPM.

---

<sup>113</sup> BATSCH, C. *Le scandale des pavillons de complaisance*. Le Monde Dip/omatique, núm. 290, París, mayo de 1978. P. 1 y 14-15.

<sup>114</sup> “Panamá ostenta el mayor registro de buques” (23 de octubre de 2017). Hub News. Recuperado de <http://www.hub.com.pa/panama-ostenta-el-mayor-registro-de-buques/>

Michalis Pantazopoulos, Vicepresidente Senior del Registro Internacional de Buques y Sociedades de Liberia en Grecia, afirma que “Es apropiado que Grecia, la nación número uno en el mundo, elija Liberia como su registro de buques número uno. Esto refleja tanto los lazos históricos únicos de la flota griega con la bandera de Liberia, como el enfoque proactivo e innovador adoptado por el Registro de Liberia en lo que ha sido un momento sumamente difícil para la industria naviera.”<sup>115</sup>

## 7.6 PRINCIPALES RETOS HACIA EL FUTURO

El Registro de Liberia ha sido considerado desde hace mucho tiempo como la administración marítima **más tecnológicamente avanzada** del mundo. Cuenta con un historial de larga trayectoria al combinar los más altos estándares de seguridad para buques y tripulaciones con los más altos niveles de servicio receptivo e innovador para los propietarios. Además, goza de una merecida reputación de apoyar la legislación internacional destinada a mantener y mejorar la seguridad y la eficacia de la industria naviera y la protección del medio marino.

Recientemente, el registro liberiano ha establecido una sociedad con *Ursus Maritime Capital*, una firma de financiamiento de buques especializados con sede en EE. UU. El fin de este acuerdo es lanzar un innovador **programa de financiación ambiental**, diseñado para reducir las emisiones mundiales de carbono, mejorar la eficiencia de la flota y competitividad, y promover una flota liberiana más verde.

Liberia ha promulgado y aplica las convenciones de la OIT que protegen los derechos de la gente de mar. De hecho, fue el primer país en ratificar el MLC 2006, y siempre lideró el camino para impulsar la ratificación general. Es también el primer estado de abanderamiento en participar en el Programa *Green Award*, bajo el cual a los armadores se les ofrecen importantes descuentos anuales en impuestos por tonelaje, mientras que al mismo tiempo ayudan a Liberia a conservar y mejorar su posición como la flota más verde a flote.

---

<sup>115</sup> “Bandera Liberiana se consolida como No.1 para registro de buques griegos” (22 de mayo de 2017). Full avante. Recuperado de <http://fullavantenews.com/2017/05/22/bandera-liberiana-se-consolida-como-no-1->

Llegados a este punto, no podemos obviar la otra cara de la moneda. Sobre el papel, tanto Liberia, como Bahamas o Vanuatu han ratificado los convenios internacionales de la OMI sobre seguridad y derechos laborales. En cambio, los sindicatos, juristas y el colegio de Marina Mercante coinciden en que no se cumplen. En palabras de José Ramón González, sindicalista de CC OO. "Hay un incumplimiento sistemático en la mayoría de los barcos que ondean banderas de conveniencia, aunque existen excepciones y algunos armadores respeten las leyes".<sup>116</sup>

Igualmente, tampoco podemos dejar de mencionar el caso del *Prestige*, tras cuya sociedad sólo hay humo. La sociedad Mare Shipping Inc., domiciliada en Liberia y dueña del buque siniestrado, es propietaria sólo del petrolero. No existen más bienes ni barcos a su nombre, que hagan frente a una demanda de responsabilidad civil para cobrar los daños causados. La táctica de *Un barco, una compañía* y la opacidad de las sociedades instrumentales, por desgracia, es clave en el negocio marítimo; clave y una práctica común en registros como el liberiano, que tanto eco hacen de su apuesta por la seguridad marítima.

---

<sup>116</sup> IRUJO, J.M. (15 de diciembre de 2002). *La ley de los nuevos piratas*. El país. Recuperado de [https://elpais.com/diario/2002/12/15/domingo/1039927953\\_850215](https://elpais.com/diario/2002/12/15/domingo/1039927953_850215).

---

## - 8. EL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES DE CANARIAS -

---

### 8.1 INTRODUCCION

El Registro Especial de Buques de Canarias (REBECA) es, hasta la fecha, el **primer y el único segundo registro nacional**. Creado por la Disposición adicional 15.<sup>a</sup> de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante en 1992<sup>117</sup>, en ese momento se pensó que mediante la creación de un segundo registro se había dado el paso necesario para frenar el éxodo de buques españoles hacia las banderas de conveniencia.<sup>118</sup>

Con una flota en 1981 de setecientos buques y más de siete millones de toneladas, nos encontramos en 1992, el peor momento para la Marina Mercante española, con un millón de toneladas bajo pabellón español y algo más del millón bajo otras banderas. Con ello, la creación del REBECA, pretendía la viabilidad de una flota nacional competitiva frente a la de otros países de nuestro entorno.

En sus inicios, las ventajas fiscales y sociales tenían poco atractivo para los armadores. Por ello, en 1994 con la entrada de la ley de Modificación del régimen económico y fiscal de Canarias mejoraron un poco las medidas fiscales y sociales, pero no llegaron a los niveles de otras banderas off shore o de conveniencia que ya existían. Pero es que, además, en un principio solo estaba abierto a buques destinados a la navegación exterior o extra nacional y no para los de cabotaje, error que fue emendado mediante el real decreto 897/93.

A medida que pasan los años se van produciendo varias reformas legislativas. Tal es el caso de la introducción en 2002 de un régimen de fiscalidad especial (*tonnage tax*). También en este año se aprueba la ley 53/2002 que permite la inscripción de empresas arrendatarias financieras, sin la necesidad de inscribir ningún buque en el registro. En los años siguientes, se van creando leyes para mejorar la competitividad del registro,

---

<sup>117</sup> Ley 27 del 24 de noviembre de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante LPEMM).

<sup>118</sup> IRIARTE ANGEL, J.L. (1993). *Creación de un registro especial de buques y empresas navieras en canarias*. Revista española de derecho internacional. Vol. 45, No. 2. P. 593.

como la ley 25/2009 que suprime la exigencia de la nacionalidad española para el capitán y primer oficial, excepto en buques de estado destinados a uso no comercial.

## **8.2 LEGISLACION Y NORMATIVA APLICABLE**

Como ya mencionado, su fundamento legal se encuentra en la Disposición adicional decimoquinta a la Ley 27/1992 LPEMM, pero también debemos destacar los siguientes cuerpos normativos:

- RD 897/93 de 11 de junio por el que se regulan los servicios de cabotaje. (B.O.E. 26 de junio de 1993)
- Ley 19/1994 de 6 de julio de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.(B.O.E. 7 de julio de 1994)
- RD 392/96 de 1 de marzo por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico.
- Ley 13/1996 de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (B.O.E. 31 de diciembre de 1996).
- Convenios internacionales ratificados por España, tales como el SOLAS 74/78 el Código internacional de mercancías peligrosas (IMDG), el Convenio de seguridad de contenedores (CSC) ... y otros muchos.

## **8.3 CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES Y FINALIDAD**

Una nota destacable es que su sede se encuentra, obviamente, en Canarias, operando a través de las dos oficinas especiales de gestión y administración adscritas al Ministerio de Fomento, situadas en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Como características generales, podemos enumerar que nos encontramos ante un segundo registro de carácter público y administrativo, especial, opcional,

heterónimo, adicional al Registro Marítimo ordinario y, en atención al objeto registrable, selectivo.<sup>119</sup>

En cuanto a su **finalidad**, persigue el objetivo de posibilitar 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. De entre sus ventajas, podemos destacar la diversidad de **incentivos fiscales y sociales**, entre los que destacan los siguientes<sup>120</sup>:

- *Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados*: Es decir, la exención en cuanto a los actos y contratos realizados sobre buques inscritos en el Registro Especial de Canarias.
- *Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas*: Para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial, sujetos al IRPF por obligación personal o real, tendrán la consideración de renta exenta al 50% los rendimientos del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en buques inscritos en este Registro.
- *Impuesto sobre Sociedades*: Bonificación del 90% en la porción de la cuota del impuesto que corresponda a la parte de la base imponible que proceda de la explotación desarrollada por la empresas navieras de sus buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras. Con carácter previo se practicarán en, su caso, las deducciones por doble imposición.
- *Cotizaciones a la Seguridad Social*: Bonificación del 90% en la cuota empresarial de la S.S. para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial.
- *Tonnage tax*: Este sistema permite a las empresas navieras optar por pagar el impuesto sobre sociedades sobre una cantidad fija por tonelada registrada, en vez de que sea en función de los beneficios obtenidos
- *Zona Especial Canaria*: Las entidades Zona Especial Canaria tributan en régimen de transparencia fiscal. No obstante lo anterior, no será objeto de

---

<sup>119</sup> DOMINGUEZ CABRERA, M<sup>a</sup> del PINO. (2004). *El Registro Especial de Buques de Canarias*. REDUR N<sup>o</sup>2. P. 110.

<sup>120</sup> Ministerio de Fomento. Recuperado de <https://www.fomento.gob.es>

imputación la base imponible de operaciones realizadas por las entidades inscritas en el Registro Especial de buques y empresas Navieras.

## 8.4 REQUISIOS PARA SU INSCRIPCIÓN

Los buques, embarcaciones y artefactos navales susceptibles de ser inscritos en el REBECA son solamente los que reúnan los requisitos fijados por la disposición adicional 16.<sup>a</sup> del TRLPEMM. Para ello, diferenciaremos los requisitos que recaen sobre los sujetos legitimados para solicitar la inscripción, así como los requerimientos relativos al objeto.

### 8.4.1 Condiciones de acceso para empresas.

Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial, aquellas **empresas navieras** que cumplan los siguientes requisitos: En primer lugar, han de ser empresas navieras que tengan la explotación económica de los buques mercantes, bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque. Es decir, ya sea la propiedad del buque, su posesión fundada en un arrendamiento financiero del mismo, en un contrato de arrendamiento a casco desnudo, etc.

Asimismo, a estas empresas navieras se les exige, que 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 REBECA. Ahora bien, además se han de cumplir de forma cumulativa, los requisitos relativos al objeto registral.

### 8.4.2 Condiciones de los buques.

Atendiendo al **objeto** susceptible de inscripción, frente al carácter universal del Registro Marítimo ordinario, el REBECA presenta un carácter más bien **selectivo**, ya que limita el objeto registral. No todos los buques, embarcaciones o artefactos navales son objetos registrables, sino aquéllos que respondan a un perfil técnico-funcional concreto: el arqueo mínimo de 100 TRB y la aptitud para la navegación con un propósito mercantil.

Quedan, por lo tanto, fuera del REBECA 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 pesqueras. En cualquiera de los casos los buques podrán ser inspeccionados previamente para poder confirmar el auténtico estado del buque y de su equipo.<sup>121</sup>

#### 8.4.2 Condiciones de dotación del buque.

En relación a la **tripulación**, esta también tiene condiciones estipuladas, más concretamente respecto a la **nacionalidad**. Así el capitán y primer oficial han de ser miembro de la UE o del Espacio Económico Europeo, salvo en buques de Estado. El resto de la tripulación debe contar en un 50 por ciento con personal de la UE. Los buques europeos, en principio, por cumplir con la normativa de seguridad se pueden inscribir directamente, sin embargo los procedentes de terceros países serán inspeccionados previos a su inscripción, con la finalidad de confirmar que el estado del buque corresponde a sus certificados de origen.

Igualmente, el ministerio de fomento fija la composición de la **tripulación mínima** de acuerdo con las características del buque como: 1. T.R.B/ G.T. 2. Potencia efectiva. 3. Automatismos especialmente los de cámara de maquinas. 4. Tráfico o tráfico a los que se vaya a dedicar. 5. Zonas de navegación del buque. 6. Cargo y titulación de cada uno de los tripulantes.

Por último, existe una **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 España.

#### 8.5 EFECTOS DE LA INSCRIPCIÓN

Por lo que respecta a los efectos del REBECA, la LPEMM contempla el reconocimiento de la **nacionalidad española** a los buques inscritos en él, sin que ello difiera respecto al Registro Marítimo ordinario. En efecto, el MdF otorga a los buques

---

<sup>121</sup> DOMINGUEZ, M<sup>a</sup> del PINO. (2012). *El registro especial de buques en el texto refundido de la ley de puertos y la marina mercante en el derecho español*. Mercatoria Vol. 11, N<sup>o</sup> 1.

la patente de navegación que, al igual que en el Registro Marítimo ordinario, permite a los buques del REBECA navegar bajo pabellón español y legitima a los capitanes para ejercer sus funciones a bordo de esos buques.

Igualmente, deberíamos añadir que mediante su inscripción se 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).<sup>122</sup>

## **8.6 PRINCIPALES RETOS DEL REGISTRO**

Parece ser que este es el año de los aniversarios, ya que el REBECA cumple 25 años desde su fundación. En cambio, a pesar de que han pasado 25 años, la legislación básica aprobada entonces sigue siendo válida, y su aplicación práctica ha quedado bastante desfasada. En especial, en materias como el enrole de marinos extranjeros, horas de trabajo y descanso, delegación y responsabilidad de las organizaciones reconocidas, entre otras.

Baste con muestra, exponer algunos datos estadísticos. A 1 de enero de 2017, los armadores españoles controlaban 210 buques mercantes de transporte, mismo número que un año antes, con 4.087.855 GT (+6,2%) y 3.717.366 tpm (+4,0%). De ellos, 113 buques, con el 55% de las GT y el 49% de las tpm, navegaban bajo bandera española. Tras los serios descensos sufridos en 2013 y 2014 y el estancamiento en 2015, la flota del REBECA creció en 2016 en GT un 8,5%, gracias a la incorporación de dos metaneros de gran porte. No obstante, de 14 buques que incorporaron los armadores españoles en 2016, solo 5 fueron al REC.<sup>123</sup>

Este hecho corrobora que el registro español sigue presentando serios problemas de competitividad. El mismo Alejandro Aznar, presidente de Anave, al finalizar su intervención en la Asamblea General de la Asociación hizo hincapié en el descenso de

---

<sup>123</sup> ANAVE. Marina Mercante y Transporte Marítimo. (2016/2017).

la flota mercante nacional.<sup>124</sup> Principalmente, en que las razones que obligan a los armadores españoles a optar por banderas de otros países de la UE, “no son de índole fiscal, como algunos podrían pensar”.

Por todo ello, ANAVE tiene presentadas al ministerio de Fomento una serie de propuestas, sin coste presupuestario alguno, tanto en el ámbito laboral como técnico. Estas medidas consisten, fundamentalmente, en alinear la normativa española a los estándares establecidos por los convenios internacionales. Cada uno de los aspectos en que las normas españolas son diferentes de la práctica internacional, es un obstáculo para la operación bajo pabellón español

De aquí se deduce muy notoriamente que los armadores españoles, al incorporar buques a sus flotas, optan por registros europeos más favorables que el español y, por tanto, la necesidad de restablecer la competitividad que el REBECA ha perdido frente a otros registros europeos. Así las cosas ¿Qué mejor momento que su 25º aniversario para llevar a cabo estas propuestas?

---

<sup>124</sup> “Fomento y Anave destacan la importancia de nuevas regulaciones para el desarrollo del transporte marítimo” (Junio, 2016). Marina Civil Nº 118. Salvamento Marítimo. P. 106.

---

## - 9. CONCLUSIONES -

---

Definitivamente, los datos confirman una vez más cómo el crecimiento de los registros abiertos sobre los tradicionales es imparable y está consolidado. Los años pasan, y la batalla por frenar este proceso de huida de las banderas parece perdida si consultamos las cifras que cada año se publican sobre la flota mundial. Es más, no solo no ha frenado el proceso de registro en pabellones extranjeros, sino que se ha consolidado, aumentado y centralizado.

Igualmente, se ha puesto de relieve, que los liderazgos “garantizados” no existen. En los años noventa del siglo pasado, Panamá superó a Liberia y desde entonces es el registro número uno del mundo. Por ello, no sería desorbitado pensar que Panamá pudiera sufrir la misma suerte, e incluso se viera desplazado por Islas Marshall que ha mostrado un rápido crecimiento en los últimos años. Todo dependerá del esfuerzo de los mismos, y de la manera en la “jueguen sus cartas”.

A lo largo del trabajo, se ha podido ver que existen argumentos a favor y en contra del empleo del registro abierto, cada uno beneficioso para las distintas partes intervinientes. No obstante, lo indiscutible, es que el administrar un buque en un registro abierto en lugar de en uno tradicional, tiene un impacto inmediato en los costes operacionales, por concepto de manejo de dotaciones, lo que, contrariamente a lo que algunos pudiesen suponer, no necesariamente implica una disminución de la capacidad profesional.

Lo importante es tener presente que el factor humano y de seguridad cobrará cada vez mayor magnitud, y las administraciones que pretendan operar con personal de baja calidad profesional perderán competitividad, dadas las crecientes exigencias internacionales. El problema principal, desde mi punto de vista, es la admisión de sociedades de clasificación cuestionables como garantía de la certificación. Esto es lo que realmente atrae a unos armadores cuyos objetivos, a menudo, son menos que respetables.

Por esta razón, si nos detenemos a pensar cuáles fueron las bases legales para que los Estados de abanderamiento pudieran autorizar la delegación de competencia en estas organizaciones nos encontramos, para nuestra sorpresa, en la UNCLOS. Pero, no únicamente en este texto legal, sino también en la mayor parte de los convenios más técnicos de la OMI (Regla I/6 SOLAS, Reglas I/4 and II/10 MARPOL, Art.13 LL.CC. o Art.6 ARQUEO), mediante los cuales se establecía la delegación para inspeccionar, certificar y determinar el arqueo de los buques. Así como tampoco se puede decir que haya sido muy convincente la campaña sindical de la ITF para frenar la proliferación de estas banderas.

Paradójicamente, los registros abiertos clásicos son los que mayores partidas presupuestarias aportan a la OMI, cuentan además con un peso significativo en el Consejo de Seguridad Marítima, y su progresión en cuanto a la importancia de su contribución a la Organización ha sido muy significativa en los últimos años. Este sistema de contribución a los presupuestos mantiene entre los diez mayores contribuyentes a la Organización a un número de hasta 6 registros abiertos.

En otro orden de cosas, la base del derecho marítimo son los convenios. Como norma general, entran en vigor sólo después de que un número determinado de Estados hayan completado este proceso. Pero, la realidad es que la mayoría de estos registros abiertos no cuentan con mecanismos de control para hacer cumplir las normas marítimas internacionales, o simplemente no los ratifican.

MARPOL, SOLAS, o el reciente Convenio para el control y la gestión del agua de lastre son algunos de los convenios de la OMI más conocidos, y los dos primeros han tenido una gran aceptación en el sector marítimo. No obstante, estos son una mínima parte de la infinita lista de convenios que aún están por ratificar, o cuya aplicación ha sido prácticamente nula. Bastante desmoralizador, sobre todo si tenemos en cuenta la inversión de tiempo y esfuerzo que se requiere en la organización de conferencias, redacción de borradores de los convenios o las acciones posteriores para asegurar que se mantengan actualizados.

En síntesis, ante esta situación podríamos plantearnos la cuestión de si sirven de algo los convenios de la OMI, o son simplemente son normas que “están ahí”, pero sin repercusión alguna. Desde mi punto de vista, no considero que los convenios de la OMI no sirvan para nada, al contrario, durante años se ha intentado avanzar en el ámbito de la seguridad, la contaminación, las condiciones laborales... Pero, siendo realistas: ¿para qué sirve una ley que no tiene medios para aplicarse?

---

- 10. BIBLIOGRAFÍA -

---

- MONOGRAFÍAS:

- CARLISLE, R. *Sovereignty For Sale: The Origin and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*. Annapolis: Naval Institute Press, 1981. Pág. 193-216.
- COLES, R, & WATT, E. (2009). *Ship registration: Law and Practice*. London, Informa. P. 55 y ss.
- DE LARRUCEA, J.R. (2015). *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*. Marge book.
- WISWALL, F. JR. (1996). "Banderas de conveniencia". In Lovett, William. *United States Shipping Policies and the World Market*. Pág. 113.

- ARTÍCULOS:

- CARLIER DE LAVALLE, M. *El Registro especial de Canarias. Ventajas y situación hoy*. Asociación de Navieros Españoles, Ponencia del Director General de ANAVE, Tenerife, 26-28 de septiembre de 2002 (Recuperado de <http://www.anaves.es/Informes>).
- CARRIL VÁZQUEZ, X.M. (2007). *La seguridad social de los trabajadores del mar en el Derecho internacional y comunitario*. Jornada sobre la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Bilbao, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco. P. 71.
- DOMÍNGUEZ, M<sup>a</sup> del P. (Julio, 2005). Problemas relacionados con la nacionalidad del buque. *Revista de Derecho (Valdivia) Vol. XVIII (Nº 1)*. P. 119-144.
- DOMINGUEZ, M<sup>a</sup> del PINO. (2012). *El registro especial de buques en el texto refundido de la ley de puertos y la marina mercante en el derecho español*. Mercatoria Vol. 11, Nº 1.
- DEL POZO, F. (21.05.2015). Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima. Instituto español de estudios estratégicos. Recuperado de [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2015/DIEEEO522015\\_Banderas\\_Conveniencia\\_FdelPozo.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO522015_Banderas_Conveniencia_FdelPozo.pdf)
- FERNÁNDEZ BESTEGUI, C.F. (1996). *El control de los buques por el Estado del Puerto*. Anuario de Derecho Marítimo, vol. XIII. P. 183-189.

- GONZALEZ, D. (2006). *Los Abandonos de tripulación en España, aspectos sociales y procesos legales*. Centro de derechos marinos. España. Recuperado de <http://coordination-maree-noire.eu>
- IRIARTE, J. L. (2003). *El Contrato de Embarque Internacional*, Madrid. Edit. Beramar SL. Eurolex. Colección Estudios Internacionales. P. 31–33.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, I. (2000). *Abanderamiento y nacionalidad del buque*. Estudios de derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo. P. 205. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es>
- MONTERO, Francisco. Open registers: past, present and future. *Marine Policy* 27 (2003) 513-523.
- RODRIGO DE LARRUCEA, J. – UPCommons: *Eficacia de los instrumentos jurídicos en la lucha contra la contaminación marina*. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2117/2272>

#### **- INFORMES:**

- UNCTAD. *Maritime Transport Review*, Geneva, 2017.
- UNCTAD. *Maritime Transport Review*, Geneva, 2016.
- ANAVE. (2017). *Marina Mercante y Transporte Marítimo 2016-2017*.
- OIT. (2001). *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*. Ginebra.

#### **- PROYECTOS FINAL DE CARRERA:**

- CISTERNAS, M.L. (2009). *Evolución de las banderas de conveniencia*. Universidad Austral de Chile. Escuela de Ingeniería Naval. P. 24-27
- MAYOL, C. (2009) *Los Pabellones de Conveniencia en el Siglo XXI. Análisis y conclusiones*. Trabajo Fin de Carrera Navegación Marítima, UPC-FNB. Pg. 10.
- VALENTINOV, H. (2010). *Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón del buque. Criterios de elección*. Universidad politécnica de Cataluña. Barcelona.

#### - NOTICIAS:

- LUACES, A. (11 de Enero de 2009). *El auge de las Banderas de Conveniencia*. La Opinión A Coruña. Recuperado de <http://www.laopinioncoruna.es>
- *Agilizar el registro de buques es el reto de la marina mercante panameña*. (12.03.2017). Agencia EFE. Tvnnoticias. Recuperado de <https://www.tvn-2.com/economia/economia-panamena>
- *Panamá celebra el centenario de su registro de buques, el más grande del mundo*. (2.10.2017). Agencia EFE. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/america/economía>
- PEREZ, P. (20.7.2017). *Panamá se mantiene en el primer lugar de abanderamiento de buques en todo el mundo*. El capital financiero.com. Recuperado de <https://elcapitalfinanciero.com/panama-se-mantiene-en-el-primer-lugar-de-abanderamiento-de-buques-en-todo-el-mundo>
- FERRER, J.LL. (2 de marzo de 2010). *El trasfondo de la bandera de conveniencia*. Diariodeibiza.es. Recupero de <http://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2010/03/22/trasfondo-bandera-conveniencia>
- EL ASRI, L. (20.01.2016). *La oscura flota boliviana en el mediterráneo*. El confidencial. Recuperado de <https://www.elconfidencial.com/mundo/2016-01-20/la-oscura-flota-boliviana-en-el-mediterraneo>

#### - PÁGINAS WEB:

- <http://www.fomento.es>
- <http://www.imo.org>
- <http://www.boe.es>
- <http://www.unctad.org>
- <http://www.amp.gob.pa>
- <http://www.ime.es>
- <http://www.redesigngroup.org>
- <http://www.bermudashipping.bm>
- <http://www.cishipping.com>

- 11. ANEXOS -

**ANEXO 1: PABELLONES DE REGISTRO CON MAYOR NÚMERO DE BUQUES REGISTRADOS, 2016.**

	Número de buques	Porcentaje del total mundial de buques	Miles de TPM	Porcentaje del total mundial del TPM	Porcentaje acumulado del TPM	Tamaño medio de los buques (TPM)	Crecimiento porcentual del TPM en 2015-2016
Panamá	8 153	8,97	334 368	18,51	18,51	42 768,99	-0,53
Liberia	3 185	3,50	206 351	11,42	29,93	64 869,88	2,21
Islas Marshall	2 942	3,24	200 069	11,07	41,00	68 073,98	12,03
Hong Kong (China)	2 515	2,77	161 787	8,96	49,96	65 553,85	7,63
Singapur	3 605	3,97	127 193	7,04	57,00	37 028,53	7,50
Malta	2 101	2,31	94 992	5,26	62,26	45 867,66	8,90
Bahamas	1 450	1,59	79 541	4,40	66,66	55 545,18	7,61
China	4 052	4,46	75 850	4,20	70,86	19 845,66	-0,96
Grecia	1 386	1,52	73 568	4,07	74,93	63 640,19	-2,49
Chipre	1 053	1,16	33 313	1,84	76,77	32 405,97	0,46
Japón	5 320	5,85	31 869	1,76	78,54	7 435,49	3,55
Isla de Mann	389	0,43	22 539	1,25	79,79	57 940,94	-8,36
Noruega	1 561	1,72	20 697	1,15	80,93	15 308,45	3,00
Indonesia	7 843	8,63	18 117	1,00	81,93	3 858,78	3,41
Dinamarca	671	0,74	17 185	0,95	82,88	27 540,26	4,57
República de Corea	1 906	2,10	16 820	0,93	83,82	9 899,83	-5,42
Italia	1 376	1,51	16 470	0,91	84,73	14 296,63	-2,14
India	1 625	1,79	16 338	0,90	85,63	10 439,41	4,58
Reino Unido	1 167	1,28	15 192	0,84	86,47	15 360,50	7,59
República Unida de Tanzania	265	0,29	13 255	0,73	87,21	54 771,44	6,84
Estados Unidos	3 570	3,93	11 841	0,66	87,86	5 773,27	4,16
Antigua y Barbuda	1 080	1,19	11 506	0,64	88,50	10 723,20	-7,38
Alemania	618	0,68	11 402	0,63	89,13	21 675,88	-8,37
Bermudas	156	0,17	10 610	0,59	89,72	69 346,29	-3,17
Malasia	1 662	1,83	9 612	0,53	90,25	6 787,80	2,19
Turquía	1 276	1,40	8 635	0,48	90,73	8 271,34	2,37
Bélgica	200	0,22	8 479	0,47	91,20	45 103,65	-3,24
Portugal	373	0,41	8 398	0,46	91,66	25 295,14	65,12
Federación de Rusia	2 546	2,80	8 390	0,46	92,13	3 364,06	5,94
Países Bajos	1 245	1,37	8 252	0,46	92,58	7 387,92	-2,80
Viet Nam	1 786	1,96	7 670	0,42	93,01	4 488,03	7,24
Francia	543	0,60	6 856	0,38	93,39	15 870,14	6,84
Filipinas	1 462	1,61	6 390	0,35	93,74	5 263,61	4,82
Tailandia	782	0,86	5 397	0,30	94,04	7 787,59	0,38
Kuwait	165	0,18	5 364	0,30	94,34	36 995,92	0,08
<b>Total 35 principales</b>	<b>70 029</b>	<b>77,03</b>	<b>1 704 316</b>	<b>94,34</b>	<b>94,34</b>	<b>27 697,39</b>	<b>3,70</b>
<b>Resto del mundo</b>	<b>20 888</b>	<b>22,97</b>	<b>102 334</b>	<b>5,66</b>	<b>5,66</b>	<b>4 899,19</b>	<b>-0,18</b>
<b>Total mundial</b>	<b>90 917</b>	<b>100,00</b>	<b>1 806 650</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>22 757,36</b>	<b>3,48</b>

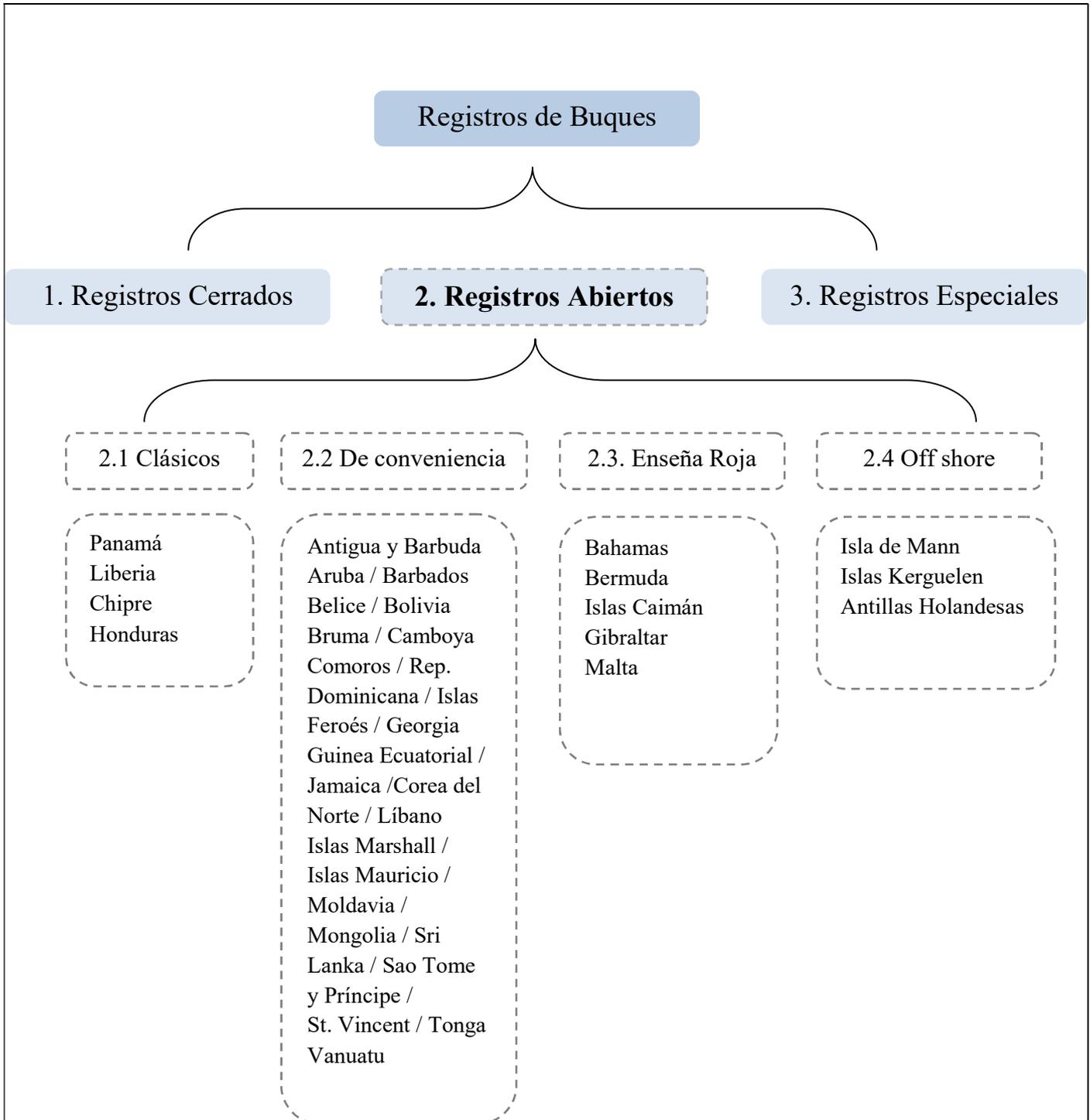
Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research.

## ANEXO 2: FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA (1980-2017)

País	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	Var. GT (%)	
											17/16	17/05
Panamá	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	212.293	215.822	1,7	66,9
Liberia	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	127.748	135.652	6,2	158,3
Islas Marshall <sup>(1)</sup>	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	115.848	127.604	10,1	483,3
Hong Kong	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	101.752	106.790	5,0	310,3
Singapur	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	78.961	80.033	1,4	210,0
Malta	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	63.270	66.325	4,8	198,5
Bahamas	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	53.613	53.443	-0,3	58,6
R.P. China	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	41.725	42.285	1,3	118,2
Grecia	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	41.157	40.785	-0,9	27,6
Reino Unido	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	29.840	30.880	3,5	69,3
Japón	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	21.732	23.677	8,9	95,6
Chipre	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	20.539	20.990	2,2	-0,7
Italia	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	15.447	15.453	0,0	45,1
Dinamarca	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	15.100	15.134	0,2	107,0
Noruega	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	14.012	14.634	4,4	-16,8
Indonesia	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	12.434	12.943	4,1	246,8
Portugal	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	8.093	12.045	48,8	889,8
Bermuda	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	9.925	10.420	5,0	69,0
<b>Otros UE</b>												
Alemania	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	9.878	9.341	-5,4	16,1
Holanda	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	7.185	7.153	-0,4	12,0
Francia	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.426	5.738	5,8	24,3
Bélgica	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	4.689	4.759	1,5	24,3
<b>ESPAÑA</b>	<b>7.178</b>	<b>5.214</b>	<b>3.143</b>	<b>933</b>	<b>1.547</b>	<b>2.386</b>	<b>2.319</b>	<b>2.094</b>	<b>2.079</b>	<b>2.256</b>	<b>8,5</b>	<b>-5,4</b>
Suecia	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	3.928	2.603	2.489	2.165	-13,0	-39,2
Finlandia	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.571	1.625	3,5	21,8
Croacia	-	-	-	236	856	1.000	1.367	1.282	1.250	1.317	5,3	31,6
Luxemburgo	-	-	2	1.135	1.286	555	656	2.439	1.977	1.281	-35,2	130,7
Estonia	-	-	-	488	391	304	344	325	373	353	-5,3	16,2
Lituania	-	-	-	385	335	352	371	349	327	282	-13,9	-20,0
Irlanda	188	167	141	146	172	411	119	198	198	182	-8,1	-55,7
Bulgaria	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	113	121	6,6	-86,2
Letonia	-	-	-	838	44	247	207	173	102	115	13,5	-53,4
Rumanía	1.627	2.757	3.798	2.502	1.074	304	139	153	45	45	0,0	-85,1
<b>Total UE (15)</b>	<b>123.780</b>	<b>90.880</b>	<b>62.039</b>	<b>68.412</b>	<b>68.496</b>	<b>100.545</b>	<b>134.741</b>	<b>144.379</b>	<b>145.128</b>	<b>148.797</b>	<b>2,5</b>	<b>48,0</b>
<b>Total UE (28)</b>	<b>132.328</b>	<b>108.214</b>	<b>93.479</b>	<b>115.245</b>	<b>124.771</b>	<b>147.174</b>	<b>192.499</b>	<b>222.937</b>	<b>231.179</b>	<b>238.380</b>	<b>3,1</b>	<b>62,0</b>
<b>Total Mundial</b>	<b>399.918</b>	<b>399.241</b>	<b>398.642</b>	<b>451.057</b>	<b>515.394</b>	<b>601.701</b>	<b>840.566</b>	<b>1.107.776</b>	<b>1.147.997</b>	<b>1.182.782</b>	<b>3,0</b>	<b>96,6</b>
<b>UE15/ Mundo (%)</b>	<b>31,0%</b>	<b>22,8%</b>	<b>15,6%</b>	<b>15,2%</b>	<b>13,3%</b>	<b>16,7%</b>	<b>16,0%</b>	<b>13,0%</b>	<b>12,6%</b>	<b>12,6%</b>		

Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

ANEXO 3: ESQUEMA CLASIFICACIÓN REGISTRO DE BUQUES<sup>125</sup>



<sup>125</sup> Elaboración propia.

## ANEXO 4: IMÁGENES ACCIDENTES MARÍTIMOS

### Imagen: Hundimiento Torrey Canyon



Fuente: <https://laladom.world/?p=240>

### Imagen: El desastre del *prestige*



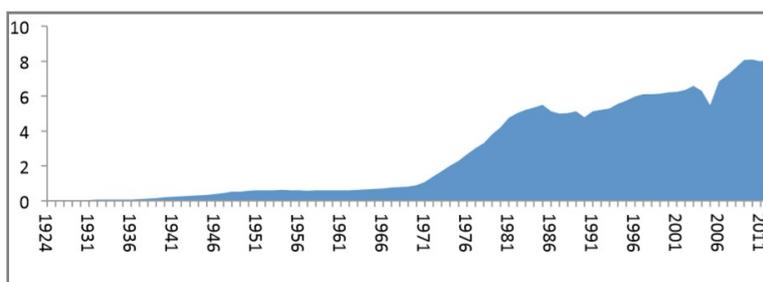
Fuente: HERMIDA, X. (13/10/2012). “El hundimiento del *prestige* y su marea negra se sienta en el banquillo”. El País.

### ANEXO 5: BLACK LIST (2014-2016)

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2014-2016	DETENTIONS 2014-2016	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR	RISK
<b>BLACK LIST</b>							
62	Belize	488	47	44	24	1.19	Medium Risk
63	Cook Islands	404	40	37	19	1.20	
64	Vanuatu	277	31	27	12	1.43	
65	Saint Kitts and Nevis	299	34	29	13	1.52	
66	Cambodia	293	36	28	13	1.78	
67	Sierra Leone	260	39	25	11	2.52	Medium to High Risk
68	Palau	123	23	14	3	3.09	High Risk
69	Comoros	228	40	23	9	3.20	
70	Moldova, Republic of	515	85	46	26	3.30	
71	Togo	399	70	37	19	3.51	
72	Tanzania United Rep.	211	40	21	8	3.57	
73	Congo, Republic of the	86	24	10	2	5.40	Very High Risk

Fuente: Paris MOU (2017).

### ANEXO 6: EVOLUCIÓN REGISTRO PANAMEÑO (1924-2011)



Fuente: PINIELLA, F. (2015). "El Transporte Marítimo en un escenario de Post-Globalización" a partir de datos de la UNCTAD-Stat y LR.