

# EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. UNA PERSPECTIVA ECONÓMICA, MEDIOAMBIENTAL Y JURÍDICA

Marta IGLESIAS BERLANGA (España)\*

**RESUMEN:** Teniendo presente el imparable progreso técnico, uno de los retos más acuciantes de la actual comunidad internacional consiste tanto en conciliar las diferentes dimensiones del *Shipping Business* (a saber, su vertiente económica, medioambiental y jurídica) como en superar ciertos problemas históricos relacionados con la edad de los buques, las banderas de conveniencia o la falta de transparencia de algunas Sociedades de Clasificación. Su objetivo se centra, en definitiva, en popularizar una necesaria conciencia de seguridad en el tráfico marítimo internacional.

**PALABRAS CLAVE:** Transporte marítimo internacional. Perspectiva económica, medioambiental y jurídica. Edad de los buques. Banderas de conveniencia. Segundos registros. Sociedades de Clasificación.

**ABSTRACT:** Taking into account the unstoppable technological progress, the most pressing challenge for the international community is to identify and reconcile the economic, environmental and legal dimensions of Shipping Business and to resolve historical problems relating to the existence of an aging fleet, the proliferation of flags of convenience or the lack of transparency and impartiality of some Classification Societies. The objective is provide a greater safety awareness in international shipping .

**KEY WORDS:** International Shipping. Economic aspects of international shipping. International shipping and sustainable development.

---

Fecha de recepción del original: 7 de junio de 2013. Fecha de aceptación de la versión final: 20 de julio de 2013.

\* Profesora Colaboradora Asociada de Derecho Internacional Público en el Instituto de Estudios Bursátiles y en la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE).

Legal aspects of international shipping. The age of the vessels. The flags and the “Second Registers”. Classification Societies.

**SUMARIO:** I. Aspectos económicos del transporte marítimo internacional. II. El transporte marítimo internacional y el desarrollo sostenible. III. Cuestiones vinculadas a los siniestros marítimos: A. La edad de los buques; B. Los pabellones de conveniencia y los “Segundos Registros”; C. Las Sociedades de Clasificación. Especial referencia a su regulación en el marco de la Unión Europea (UE). IV. Observaciones finales.

## I. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

El transporte marítimo internacional constituye, sin lugar a dudas, el pivote de la economía global, pues transporta aproximadamente el 95% del volumen del comercio mundial<sup>1</sup>. Entre las claves de su éxito destaca, por ejemplo, su bajo coste (alrededor de un 2,5% del precio del transporte aéreo). Efectivamente, a diferencia de los aviones, los buques no necesitan energía para sustentarse, su consumo es escaso en comparación con el enorme peso que pueden soportar, la pérdida por rozamiento es pequeña debido a la lentitud de su navegación y su actividad no requiere infraestructuras importantes ni un elevado número de trabajadores. *Verbi gratia* un gran mercante sólo necesita una tripulación de 18 personas: el Capitán, tres oficiales de puente, tres oficiales mecánicos y once miembros más entre marinos y cocineros<sup>2</sup>.

Empero, la crisis financiera de los últimos años no ha dejado de influir en los intereses económicos del sector. De esta suerte, mientras a comienzos de 2009 la industria todavía confiaba en el aumento sostenible de la flota mercante mundial y ésta se situaba en unos 1.190 millones de Toneladas de Peso Muerto (TPM)<sup>3</sup> —es decir, un 6,7%

1. Vid. [www.marisec.org/shippingfacts/keyfacts](http://www.marisec.org/shippingfacts/keyfacts)

2. Vid. [http://www.fondear.org/infonautic/barco/Los\\_Barcos/Mercantes/Mercantes.htm](http://www.fondear.org/infonautic/barco/Los_Barcos/Mercantes/Mercantes.htm)

3. El tamaño de los buques, más allá de su eslora (largo), manga (ancho) y puntal (altura desde la quilla hasta la cubierta principal) se suele presentar con dos medidas

más que en 2008-, el comercio marítimo<sup>4</sup> internacional decreció ese mismo año un 4,5% hasta alcanzar los 7.840 millones de toneladas. Entre los factores que contribuyeron a la caída de las tarifas de los fletes marítimos destacan, sin duda, la desaceleración del crecimiento de la demanda y el exceso de oferta de nuevos buques<sup>5</sup>. Por lo tanto, aunque a principios de 2010 la flota mercante mundial creció 84 millones de TPM con respecto a 2009 para situarse en 1.276 millones de TPM<sup>6</sup> y, en los primeros meses de 2011, los fletes se deslizaron a la baja (sobre todo con respecto a los buques de mayor tonelaje: petroleros VLCC y graneleros *capesize*)<sup>7</sup> lo cierto es que, en líneas generales, una subida creciente del petróleo en los próximos decenios provocará un aumento paralelo del precio de los fletes marítimos y, con él, las dificultades derivadas de los costos del transporte internacional (especialmente, para los países en desarrollo)<sup>8</sup>.

Según *Lloyd's Register Fairplay* (LRF), a 1 de enero de 2011, la flota mercante mundial estaba compuesta por 54.897 buques (es decir, 910.090.800 Toneladas de Registro Bruto (GT)<sup>9</sup> y 1.349.358.533 de

diferentes a las que se denomina, no obstante, del mismo modo: “tonelaje”. Una de ellas es el Peso Muerto (*Dead Weight*, en inglés) que representa la capacidad de la carga del buque más un pequeño exceso ya que en el TPM se incluyen los pesos de los pertrechos y consumibles del buque. Por ejemplo, un buque de 80.000 TPM tendrá una capacidad de carga entre 74.000 y 76.000 toneladas

4. El comercio marítimo suele calcularse en toneladas-millas, es decir, el tonelaje transportado multiplicado por la distancia recorrida

5. Vid. Informe del Secretario General “Los Océanos y el Derecho del Mar”, A/65/69/Add. 2, de 31 de agosto de 2010, pp.15 y 16; UNCTAD, *Transporte Marítimo en 2010*, Nº de Venta: E.11.II.D.4, ISBN 978-92-1-112810-9

6. Este crecimiento se debió a la entrega de nuevos buques que llegó a la cifra sin precedentes de 117 millones de TPM (frente al desguace y retiro del mercado de 33 millones de TPM. Vid. UNCTAD/PRESS/PR/2010/05120/12/10.

7. Dicho descenso obedece a una demanda con bajo crecimiento en tonelaje y una tendencia acusada a la reducción de las distancias de transporte. Vid. *Marina mercante y transporte marítimo, 2010/2011*, ANAVE, Asociación de Navieros Españoles, p. 10.

8. Vid. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, disponible en [www.unctad.org/en/docs/dtltlb20092\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/dtltlb20092_en.pdf)

9. El Tonelaje de Registro Bruto, hace años identificado como TRB y actualmente conocido por las siglas GT (*Gross Tonnage*) no guarda ninguna relación matemática con el TPM. Su objeto es “medir” la capacidad del buque a los efectos de las tasas portuarias,

TPM, apreciándose un notable crecimiento del 8,3% en GT y del 9,0% en TPM en relación a 2010<sup>10</sup>. Con respecto a las principales cargas comerciales que se intercambian, a saber, las cargas generales<sup>11</sup>, las cargas a granel<sup>12</sup> y las cargas líquidas como el petróleo y sus derivados<sup>13</sup>, el petróleo constituye, a día de hoy, la principal mercancía –en peso y en volumen– del tráfico marítimo mundial. La “flota petrolera” es una flota muy heterogénea en cuanto al tamaño de los buques que la componen que alcanza desde el gigantesco superpetrolero de 300.000 o más TPM –conocidos en el sector como ULCC (*Ultra Large Crude Carrier*, 415 m) hasta los grandes petroleros de entre 150.000 y 299.999 TPM y una amplia gama de distintos tamaños con denominaciones en inglés que responden a diferentes criterios en función de su capacidad de carga y que suenan exóticas para la inmensa mayoría de las personas (*Suezmax* -100.000 a 149.000 TPM-; *Aframax* -50.000 a 99.999 TPM)<sup>14</sup>. El *Pres-tige*, por ejemplo, era un petrolero tipo *Aframax*. Según LRF, el número de buques dedicados al transporte de petróleo crudo y derivados era, a 1 de enero de 2010, de 7.200 unidades (13,6%), es decir, 197,9 millones de GT o un 25% del total<sup>15</sup>.

El por qué de este ingente volumen de transporte responde a la azarosa localización de los centros de producción de crudo más importantes (Golfo Pérsico, Golfo de Guinea, Liberia y Venezuela) en relación con los centros de refinado y consumo (Europa occidental, América del

el paso de canales, los tributos aduaneros y otros derechos.

10. Vid. *Marina mercante y transporte marítimo 2010/2011*, op. cit., p. 12.

11. Las cargas generales son aquellas que se transportan empaquetadas o como productos industriales terminados: coches, maquinaria, materias primas, cauchos, algodón, lana y productos agropecuarios como la mantequilla, la carne, las verduras, las frutas, etc. Vid. *Transporte Marítimo Mundial*, [http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec\\_9.ht...](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_9.ht...)

12. Las cargas a granel que se transportan por mar son: la mena, el carbón, los granos y algunas sustancias químicas como los fosfatos

13. Algunos derivados del petróleo son la gasolina, el alcohol, el aceite, el agua dulce y los vinos. Su transporte se realiza en buques cisterna. Vid. *Ibíd.*

14. Vid. *Lloyds Register-Fairplay*, <http://www.fairplay.co.uk>

15. Vid. [http://www.mma.es/secciones/acm/aguas\\_marinas\\_litoral/prot\\_medio\\_marino/contam...](http://www.mma.es/secciones/acm/aguas_marinas_litoral/prot_medio_marino/contam...)

Norte, Japón y Extremo Oriente). Si tenemos en cuenta que el crecimiento económico en China está incrementando de forma imparable su demanda externa de petróleo no es de extrañar que el gigante del sudeste asiático acumulara, junto con la India, el 20% del total del comercio mundial en el año 2010. América del Norte recibió un 16,5% y Europa el 17,5%.

Por lo que se refiere a España, las importaciones españolas de crudo totalizaron, en 2010, 52,5 millones de toneladas con una distancia media de 3.517 millas, frente a las 3.415 del año anterior. Irán fue el mayor suministrador español con 7,7 millones de toneladas, una cuota del 14,6% del total y un aumento del 22,3%, seguido de Libia (6,8 millones de toneladas y una cuota del 13,0%, siendo el proveedor que más creció respecto a 2009 (+35,4%), Rusia (6,7 millones de toneladas, es decir, un 18,7% menos respecto de 2009 y casi la mitad que en 2007), Arabia Saudí (6,6 millones de toneladas (+13,2%), México (5,9 millones de toneladas (+4,8%) y Nigeria (5,6 millones de toneladas, (+3,4%). Globalmente, los países de la OPEP exportaron a España 31,5 millones de toneladas (+7,7%) con una cuota del 60,1%. Las importaciones españolas de productos derivados del petróleo (gasolinas, gasóleos, querosenos y gases licuados) totalizaron, por su parte, 23,5 millones de toneladas con una distancia media de 2.211 millas (2.228 en 2009 (-0,8%), siendo Italia –una vez más– su principal suministrador (4,4 millones de toneladas (+25,6%), seguido del Reino Unido (2,7 millones de toneladas (-17,2% respecto a 2009) y una cuota de 11,4%), Holanda (2,1 millones de toneladas y una cuota de un 8,9%), Estados Unidos de América (1,9 millones de toneladas (-32,8%) y una cuota de 8,1%) y Rusia (1,9 millones de toneladas y una cuota de 7,9%).

En cuanto a las exportaciones, los principales destinos españoles son (por este orden): Francia (con un 11,2% del total y un fuerte crecimiento del 36,4%, desbancando del primer puesto a los EEUU), los Estados Unidos de América (10,7% del total), Holanda (10,3 % del total), Portugal (8,4% del total), Bélgica (8,1% del total), México (5,4% del total) e Italia (5,3% del total). El importante descenso de EEUU y México (-38,3%) unido al aumento de las exportaciones a destinos europeos

permitió una notable bajada de la distancia media de este tráfico: 2.249 millas (un 7,1% menor que en 2009). La actualidad de la balanza energética española se inclina, pese a todo, a favor de las importaciones de crudo y de productos petrolíferos<sup>16</sup>.

Si nos centramos en las rutas marítimas mundiales, constituye un lugar común que su distribución, extensión e intensidad de uso dependen de factores diversos como las características de la línea de costa de los continentes, las condiciones oceanográficas (oleaje y mareas), la existencia de pasos naturales o artificiales (estrechos, canales), la distancia entre los puertos que envían o que reciben las cargas, las características de los puertos en los que operan los buques y, sobre todo, del desarrollo económico de los países. Desde esta perspectiva, la mayor parte del tráfico de crudo y de productos petrolíferos se efectúa frente a las costas europeas, en particular, frente al litoral atlántico y del Mar del Norte<sup>17</sup> (que contempla el 70% de la circulación) y el Mediterráneo (el otro 30%)<sup>18</sup>. Según un informe reciente de *British Petroleum* (BP), los puertos de Rotterdam (Países Bajos), Marsella (Francia), Le Havre (Francia), Trieste (Italia) y Wilhemshaven (Alemania) reciben al año más de 251,3 millones de toneladas (cantidad que no incluye el paso de petroleros frente a las costas tanto atlánticas como mediterráneas con destino a países terceros, ni el comercio interior)<sup>19</sup>. La navegación de entre 1.500 y 2.000 petroleros al año confirma, en definitiva, la existencia de un tráfico denso frente al litoral europeo así como de zonas especialmente vulnerables a cualquier tipo de siniestro derivado del comercio marítimo (por ejemplo, los riesgos de contaminaciones graves accidentales u operacionales).

16. Vid. *Marina mercante y transporte marítimo 2010/2011*, op. cit., pp. 18 y 19.

17. En el Mar del Norte se utilizan buques más pequeños, con un arqueo de 5.000 a 50.000 toneladas.

18. Vid. Sobrino Heredia, J.M., "La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima", *REDI*, vol. LV-1, 2003, p. 79.

19. Vid. *BP Statistical Review of World's Energy*, <http://www.bp.com>. El petróleo crudo que llega hasta Europa procede mayoritariamente del Golfo Pérsico, del Golfo de Guinea y de Rusia, siendo este último origen la procedencia de buena parte de los productos semi-refinados y de los aceites pesados.

En el caso de España, las principales rutas de navegación que transportan petróleo o productos petrolíferos (desde o hasta España) son las que conectan sus destinos internacionales de importación-exportación con los puertos españoles en los que existe refinería, a saber, la Coruña, Bilbao, Asesa, Tarragona, Castellón, Puertollano, Cartagena, San Roque, Huelva, Tenerife<sup>20</sup>. Al margen de la navegación marítima con origen o destino a los puertos españoles no hay que olvidar, sin embargo, que el litoral español está permanentemente sujeto al tráfico internacional de los buques petroleros que, sin acceder a sus puertos, circulan por los Dispositivos de Separación del Tráfico (DST) de Finisterre y el Estrecho de Gibraltar.

La creación y/o identificación de rutas marítimas no se agota, de todas formas, en los factores anteriormente señalados. El descubrimiento de nuevas fuentes de materias primas o el agotamiento de otras existentes pueden potenciar, en efecto, el nacimiento de nuevas vías de comunicación especialmente interesantes desde un punto de vista económico. Tal es el caso de los diamantes y minerales estratégicos (como el oro, el platino, el estaño, el manganeso, el níquel o el plomo) y el 25% de las reservas de petróleo y gas natural desconocidos y descubiertos en el subsuelo submarino del Ártico como consecuencia del progresivo deshielo de los casquetes polares.

Más aún, la aceleración del deshielo ha permitido la apertura del Paso del Noroeste (*Northwest Passage*) durante algunas semanas de 2007. El Paso del Noroeste, o conjunto de estrechos que al norte de América comunican el Estrecho de Davis (Océano Atlántico) y el Estrecho de Bering (Océano Pacífico), es una ruta marina a través de las islas del norte de Canadá casi siempre rodeadas de hielo. De quedar abierto el Paso (como consecuencia del calentamiento global y del deshielo) el trayecto entre Europa y Asia disminuiría considerablemente. De este modo, si la distancia entre Londres y Osaka es de 23.000 kilómetros por el Canal de Panamá y de 21.000 kilómetros por el Canal de Suez, el viaje sólo duraría 15.700 kilómetros por el Paso del Noroeste. Según los cálculos de los científicos, esta ruta podría ser navegable en 2020. El Paso del Noreste —que cruza por Siberia— continúa cerrado aunque

20. Estas diez refinerías pertenecen a los grupos empresariales REPSOL YPF, CEPSA y BP OIL ESPAÑA.

podría abrirse (si se confirman los datos actuales) en unos años. Y aquí surge otro gran litigio. Tras la lucha por las reservas de petróleo y gas: ¿quién controlará las rutas marítimas cuando estén abiertas? ¿lograrán, Canadá y Rusia, que los estrechos que comprenden dichos Pasos sean calificados jurídicamente como estrechos que contienen aguas históricas?<sup>1</sup>.

## II. EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Con independencia de su importancia económica, el transporte marítimo también constituye el método más eficaz, seguro y respetuoso con el medio ambiente. Así, frente al 77% de la contaminación del mar generado por descargas de origen terrestre (aguas sucias, efluentes industriales, escorrentías urbanas/fluviales, etc.) y por la polución atmosférica procedente de la industria, la navegación por mar sólo representa el 12% del total<sup>2</sup>. A pesar de este bajo porcentaje, un reciente estudio del Centro Común de Investigación de la Comisión Europea (JRC) ha advertido sobre la necesidad de adoptar medidas para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques ya que, de lo contrario, las emisiones de dióxido de azufre aumentarán entre un 10 y un 20% en los dos próximos años, incrementando la contaminación atmosférica en las principales vías marítimas. En este sentido, el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció en 2009 nuevas medidas técnicas y operacionales<sup>3</sup> y emprendió una revisión del Anexo VI

1. Para una información más detallada sobre estas cuestiones, véase, IGLESIAS BERLANGA, M., “La Guerra del Ártico y los intereses españoles”.

2. Las principales fuentes de contaminación marina son: la contaminación causada por buques, la contaminación resultante de los vertimientos de desechos y otras materias realizados desde buques, aeronaves e instalaciones marinas, la contaminación causada por emisiones de origen terrestre y la contaminación resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos y su subsuelo. Vid. Juste Ruiz, J., *El Derecho Internacional del Medio Ambiente*, Ed. McGraw-Hill/Interamericana de España S.A., p. 134.

3. Véase, por ejemplo, A/64/66/Add. 1, p. 349 a 353 y la Resolución A.963 (23) de la

del Convenio MARPOL 73/78 que, junto con el Código Técnico sobre los NOx correspondiente, entraron en vigor el 1 de julio de 2010. A la luz de estos contenidos, los barcos que navegan en las SECA del Mar Báltico y del Mar del Norte tienen que utilizar un combustible con un contenido de azufre de tan solo un 0,1% antes de 2015, tal y como ya ocurre en los puertos de la UE en virtud de su legislación en materia de clima y energía<sup>4</sup>.

La principal dificultad para acordar una regulación de dichas emisiones reside en el bloqueo político que mantienen los países emergentes liderados por China, India, Brasil y Sudáfrica. Aunque estos países apoyan la mejora de la eficiencia energética mediante medidas de tipo técnico u operacional, también son conscientes de que el elevado crecimiento de sus economías depende, en gran medida, de la disponibilidad de un servicio de transporte marítimo eficaz y barato. La Comisión Europea ha afirmado, sin embargo, que si no se alcanza un acuerdo global en el marco de la OMI en un breve lapso de tiempo, el transporte se incluirá en el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE. Esta medida perjudicaría tanto a las empresas navieras europeas como a la competitividad de toda la industria de la UE<sup>5</sup>.

El vertido de hidrocarburos al mar como consecuencia del naufragio de buques tanque ha disminuido, por otra parte, en los últimos años, sumando -según los datos de *International Tankers Oil Pollution Fund* (ITOPF)- 100 toneladas en 2009. Sin embargo, aunque estos resultados son relativamente buenos en términos de seguridad -pues ese año se transportaron más de 2.300 millones de toneladas de hidrocarburos- lo cierto es que el “riesgo cero” seguirá siendo una quimera mientras el petróleo continúe transportándose por vía marítima.

Asamblea de la OMI.

4. La Estrategia Europa 2020 incluye el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 20% respecto a los niveles de 1990 o en un 30% si las condiciones son las adecuadas.

5. Vid. *Marina mercante y transporte marítimo 2010/2011*, op. cit., p. 5.

### III. CUESTIONES VINCULADAS A LOS SINIESTROS MARÍTIMOS

El naufragio de buques petroleros en escenarios dispares tampoco responde a hechos casuales o aislados sino a una combinación lamentable de distintos factores. Entre ellos, los errores humanos (fallos en la navegación o el pilotaje), las debilidades estructurales (fisuras del casco, corrosión, etc.), los incendios y las explosiones, las prácticas de fletamento y su competencia con el mercado de petróleo, el incremento del tráfico marítimo de hidrocarburos o la proliferación (dentro de este sector) de actividades que tienden a primar los intereses comerciales en defecto de la seguridad de los buques y de sus tripulaciones. Más aún, estos accidentes no son solamente sucesos trágicos en sí mismos sino que también inciden negativamente en la cadena de suministro sobre la que se fundamenta la nueva economía globalizada.

La seguridad y la eficacia son, en definitiva, dos caras de la misma moneda que exigen garantizar unas normas lo más elevadas posibles en materia de seguridad, de protección y de lucha contra la contaminación marina. Esta orientación requiere ponderar los intereses económicos, estratégicos y políticos de las grandes potencias marítimas y las pretensiones de los Estados ribereños, incluidos los Estados portuarios en cuyas aguas fondean buques potencialmente contaminantes. De lo que se trata, en definitiva, es de conciliar una pluralidad de parámetros: a) la libertad de navegación y la competencia exclusiva del Estado del pabellón sobre sus buques (sobre todo cuando éstos navegan en alta mar); b) la voluntad de los países costeros de adoptar reglas protectoras del medio marino que les confieran poderes especiales en materia de navegación en el mar territorial y en la zona económica exclusiva de 200 millas y c) el interés del Estado del puerto en adquirir una mayor capacidad de control.

#### A. LA EDAD DE LOS BUQUES

Además de los vectores señalados, otro factor explicativo de los accidentes marítimos es la edad de los buques. Superados los 10-12 años

de explotación normal -lo que para un petrolero que no se dedique al cabotaje significa haber navegado entre 300.000 y 400.000 millas náuticas- tanto el casco como la maquinaria y el equipo muestran signos inequívocos de vejez: averías frecuentes, mayor probabilidad de fallos imprevistos y reparaciones crecientes cada vez que han de entrar en astillero. Superados los 15 años desde la botadura, un buque deja de ser moderno para convertirse en un buque viejo y obsoleto (a la luz especialmente de los cambios tecnológicos de las últimas décadas) aunque su estado todavía permita un cierto aprovechamiento sin disparar los riesgos.

Si bien algunos medios niegan la relación entre la edad de los buques y su seguridad, argumentando -por ejemplo- que el acento se debe poner en el correcto mantenimiento del barco con independencia de sus años de servicio, lo cierto es que según los últimos datos del Memorandum de París (MOU), los buques de más de 15 años presentan deficiencias once veces superiores a las de los buques de menos de 5 años. Y aunque no es lo mismo una colisión o una varada que una avería en el casco (debida, por ejemplo, a una debilidad no detectada en la estructura), es decir, aunque cada accidente marítimo es único y debe ser analizado individualmente, el desgaste de los años de mar multiplica incontestablemente las posibilidades de fallos y averías. En el caso de los petroleros, al riesgo de pérdida de vidas humanas y de los bienes comprometidos en el viaje (valor del buque y de la carga) hay que añadir, además, el peligro de una catástrofe medioambiental y de unos daños millonarios para todas las actividades que se asientan junto al mar. Las estadísticas son definitivas: los buques naufragados con más de 20 años suponen cinco veces los barcos perdidos menores de diez<sup>6</sup>.

En la actualidad, el 22,1% del número total de petroleros tiene menos de 4 años de edad, lo cual refleja una importante renovación de la flota a la luz de las últimas normas. Es significativo, sin embargo, que ocho años después de la catástrofe del *Prestige* (buque de 27 años), el 40% de los buques (aun tratándose de barcos de pequeño porte) todavía

6. Vid. Zamora Terrés, J., "La desgracia del Prestige. La flota petrolera", [http://www.mareostrum.org/ecologia/medio\\_ambiente/prestige/desgracia2.htm](http://www.mareostrum.org/ecologia/medio_ambiente/prestige/desgracia2.htm), pp. 1 a 4.

supere los 20 años de edad. Dicho porcentaje asciende a un preocupante 68% en los países del Este de Europa<sup>7</sup>. En el caso de España, a 1 de enero de 2011, la edad media de la flota de pabellón español era de 12,6 años (frente a los 13,1 años registrados en 2010). El segmento de flota más joven es el de los buques petroleros (6,8 años) seguido de los gaseros (7,0 años)<sup>8</sup>.

A la luz de estos datos, el *Shipping Business* debe realizar un serio esfuerzo para desmantelar una flota todavía envejecida, amortizada con creces, y a la que desafortunadamente se sigue explotando para exprimir los últimos beneficios de las cuantiosas inversiones que se hicieron en su construcción. El costo de fabricación de un superpetrolero puede ascender, a modo de ejemplo, a más de 100 millones de dólares estadounidenses<sup>9</sup>.

## B. LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA Y LOS “SEGUNDOS REGISTROS”

A tenor del artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CNUDM), los buques poseen la nacionalidad del Estado cuyo pabellón o bandera estén autorizados a enarbolar, correspondiendo a la legislación interna de cada país determinar los requisitos necesarios al efecto. Por lo tanto, la importancia de la “nacionalidad” del buque es incuestionable con respecto a la seguridad<sup>10</sup> en los siguientes aspectos (al menos). Por un lado, porque los Estados de registro deben garantizar el estricto cumplimiento de

7. Vid. [http://www.mma.es/secciones/acm/aguas\\_marinas\\_litoral/prot\\_medio\\_marino/contam...](http://www.mma.es/secciones/acm/aguas_marinas_litoral/prot_medio_marino/contam...), p. 5

8. Vid. *Marina mercante y transporte marítimo 2010/2011*, op. cit., p. 21.

9. Vid. “El transporte marítimo en 2004”, Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Nueva York y Ginebra, 2004, p. 37.

10. Para una mayor información sobre la relación existente entre los siniestros marítimos y las banderas de conveniencia, véase, *Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur*, OCDE/GD4, OCDE, París, 1996, p. 20; BEURIER, J.P., “Le transport maritime, le droit et le désordre économique international”, en *La Mer et son Droit. Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Pédone, París, 2003, p. 93.

las normas internacionales que regulan las condiciones mínimas de seguridad y de prevención de la contaminación marina, incluida la imposición de sanciones en caso de infracción; y, por otro, porque la inscripción de un buque en un país le somete a su legislación interna (laboral, mercantil, educativa, fiscal y tributaria, etc.), circunstancia que, por lo que se refiere a la seguridad técnica y operativa del barco, puede ser más rigurosa que la exigida por los convenios internacionales.

Aunque la bandera del buque representa, en teoría, la sede de sus propietarios, de los navieros y la nacionalidad de sus tripulantes, lo cierto es que, desde mediados del siglo XX, algunos armadores han optado por abanderar sus buques en países del Tercer Mundo en condiciones mucho más cómodas y rentables, dando lugar a la aparición de los llamados “pabellones de conveniencia”<sup>11</sup>. Determinados países como Antigua y Barbuda, Bahamas, Chipre, Honduras, Islas Marshall, Islas Cayman, Liberia, Malta, Panamá, Saint Vincent, Sierra Leona o Vanuatu poseen legislaciones livianas y permisivas que garantizan opacidad empresarial y no sancionan el incumplimiento de las normas marítimas internacionales<sup>12</sup>.

11. Vid. ROUX, J.M., *Les pavillons de complaisance*, Pichon et Durand-Auzias, 1961; Montaz, d., “La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires”, *AFDI*, 1986, p. 715; HILL, C., *Maritime Law*, Lloyd's of London Press, Lloyd's Practical Shipping Guides, London, Hong Kong, Fifth Edition, 1998, p. 9. La expresión “Bandera o pabellón de conveniencia” procede de la traducción de la original anglosajona “flags of convenience ships” que no siempre ha sido traducida a otros idiomas de la misma manera. Así, mientras los franceses hablan de “pavillons de complaisance”, los alemanes se refieren a las “banderas baratas” (“belligen flaaggen”) y los italianos a las “banderas oscuras” (“bandiere ombra”). Vid. Domínguez Cabrera, M<sup>a</sup> P., “Problemas relacionados con la nacionalidad de los buques”, *Revista de Derecho (Valdivia)*, V. 18, n<sup>o</sup> 1, Valdivia, Julio 2005, ISSN 0718-0950 versión on line, p. 6.

12. Vid. Sobrino Heredia, J.M., “The European Community and the Fight against Illegal Fishing: the Effective Exercise of Jurisdiction and Control of the Flag State”, *IIFET* 2002, Wellington, 2002.

De esta suerte, lo que a principios del siglo XX<sup>13</sup> comenzó siendo un fenómeno concreto y localizado -cuando algunos armadores norteamericanos iniciaron la práctica de matricular los buques en Panamá para beneficiarse de las ventajas ofrecidas a los buques panameños sobre los derechos de paso del Canal-<sup>14</sup> ha terminado convirtiéndose en una práctica generalizada y acelerada en los últimos años con el traslado masivo de buques con pabellón tradicional (a saber, de países europeos, de Estados Unidos de América y de Japón) a pabellones de complacencia (también conocidos como *flags of convenience* u *open registers*). Así, mientras los países que poseen las mayores flotas son países subdesarrollados o pequeños países satélite que ejercen de paraísos fiscales, los Estados desarrollados -que son los que verdaderamente controlan el comercio marítimo- “han desaparecido” del *ranking*.

La atribución puramente formal de nacionalidad, sin que exista una conexión real entre el buque y el Estado de bandera, no sólo vulnera el apartado 1 del artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CNUDM)<sup>15</sup>, sino que favorece el incumplimiento de las medidas marítimas acordadas tanto convencionalmente como a nivel nacional constituyendo -como

13. Con respecto a la evolución histórica de las banderas de conveniencia, véase, Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), “El marco normativo de la economía marítima”, traducido, actualizado y adaptado por ANAVE de un capítulo del libro *Maritime Economics* de Martin Stopford, Edición 2ª, Routledge, Londres, 1997, *Cuaderno Profesional Marítimo*, núm. 228, Febrero 2003, p. 11, ver en la dirección URL: <http://www.anave.es>, citado por Domínguez Cabrera, Mª P. en su artículo “Problemas relacionados con la nacionalidad de los buques”, *op. cit.*, nota a pie de página nº 35.

14. Luc Demaret y Jacky Delorme consideran que la invención de dicho sistema corresponde a la empresa marítima norteamericana *United America Line* que, a partir de los años 20, empezó a registrar sus barcos en Panamá para evadir las restricciones impuestas por Washington sobre el comercio del alcohol, ya que en ese momento imperaba la “Ley Seca”. Vid, Demaret, L., y Delorme, J., “Los pabellones de la vergüenza”, <http://www.geocities.com/or4521/laboro/aguasturbias.htm>, p.1.

15. Dicho artículo establece que “(...) ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque”) y el párrafo 1 del artículo 94 del mismo texto (El artículo 94.1 de la CNUDM titulado “Deberes del Estado del pabellón” dispone que “Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”).

sostiene BALTON- “a major impediment to the flag State’s control over a vessel<sup>16</sup>.”

La inscripción de un buque en un registro de conveniencia<sup>17</sup> es, efectivamente, bastante fácil de obtener ya que no exige ni la constitución de una empresa en el país de matriculación ni tampoco la designación de un representante. De este modo, entre las ventajas que ofrece la posibilidad de sortear el pabellón de un Estado exigente<sup>18</sup> destacan, por ejemplo, la oportunidad de ignorar las normas aplicables en materia de seguridad de la navegación, la ocasión de contratar una tripulación (capitanes, oficiales, marineros, etc.) en un número inferior al que exigiría el tipo de buque -reduciendo así los costes salariales y de seguridad social y potenciando al mismo tiempo la siniestralidad-, o la probabilidad de ahorrar significativamente, al no quedar obligado el explotador del barco a soportar un gravamen sobre los fletes o beneficios alcanzados sino únicamente al pago de derechos de registro y de tasas anuales en función del tonelaje del buque (nula presión fiscal)<sup>19</sup>.

A la luz del Informe británico “Rochdale”, las principales características de las banderas de conveniencia (comunes a todas ellas) se podrían resumir como sigue:

16. Vid. Balton, D., “Strengthening the Law of the Sea: The New Agreement on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks”, *ODIL*, vol. 27, 1996, p. 138.

17. Los registros de conveniencia son aquéllos en los que no existe una relación auténtica entre los buques allí inscritos y la bandera que enarbolan. La nacionalidad de los propietarios, gestores, dotaciones, etc. no coinciden con los pabellones de los buques. Vid. MAYOL, C., “Los pabellones de conveniencia en el siglo XXI. Análisis y conclusiones”, p. 10, <http://www.upcommonsups.edu/pfc>.

18. Vid. Anderson III, H.E., “The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, nº 1, Winter 1996, p. 157

19. Vid. Domínguez Cabrera, Mª P., Problemas relacionados con la nacionalidad de los buques” *op. cit.*, p. 8, así como la bibliografía allí citada al respecto: Ruiz Soroa, J.M., y Díaz Sánchez, J., “Reflexiones sobre las banderas de conveniencia y el Derecho marítimo y laboral español”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. IV, 1986, pp. 94 a 97; Zunarelli, S., “Le bandiere di convenienza e l’evolversi dei principi di libertà di navigazione e di comercio marítimo”, *Il Diritto Marittimo*, anno LXXXII, terza serie, 1980, p. 410; Lefebvre D’Ovidio, A., Pescatore, G. y Tullio, L., *Manuale di Diritto della Navigazione*, Milano, Nona Edizione, 2000, p. 273, párra. 201.



- El país de registro no pone trabas a la propiedad y/o control extranjeros de los buques mercantes;
- Un buque puede ser habitualmente registrado en cualquier oficina consular situada en el extranjero, sin que el posterior cambio de registro encuentre restricciones u obstáculos;
- Los ingresos generados por los buques están exentos de gravámenes locales y, si los hay, son bajos. Los cargos existentes son los que corresponden a la tarifa de registro y a la tarifa anual sobre la base del tonelaje;
- Los Estados de registro suelen ser países pequeños que no imponen a los buques matriculados el cumplimiento de condiciones nacionales. Esta situación no impide, no obstante, que los ingresos derivados del registro tengan un impacto sustancial tanto en su renta nacional como en la balanza de pagos;
- Los Estados de registro abierto no tienen ni la estructura administrativa ni el poder necesarios para garantizar la aplicación efectiva de los reglamentos y normas internacionales, ni tampoco la voluntad ni la capacidad para ejercer ningún control sobre las compañías navieras<sup>20</sup>.

La respuesta de los gobiernos al fenómeno de las banderas de conveniencia no ha sido, sin embargo, la que cabía esperar: cercenar su expansión por razones de seguridad marítima y de transparencia comercial. Con el fin de hacer frente al “vacío” de sus Registros de Buques, los países de la actual Unión Europea crearon –en la década de los ochenta del siglo pasado- los llamados “Segundos Registros” (también conocidos como “Registros Internacionales”, “Registros Secunda-

20. Vid. Domínguez Cabrera, M<sup>a</sup>.P., “Problemas relacionados con la nacionalidad de los buques”, *op. cit.*, pp. 8 y 9.

rios”, “Registros Extraterritoriales” o “Banderas de Necesidad”<sup>21</sup> que, desafortunadamente, no son más que pabellones de conveniencia en fase de tentativa pues, justificados por la necesidad de combatir contra las auténticas y genuinas banderas de conveniencia, estos Segundos Registros utilizan sus mismas armas: falta de regulación, tolerancia y comprensión ante cualquier irregularidad, facilidades en la contratación y despido de las tripulaciones, ventajas fiscales, etc.

Con el fin de no cuestionar el derecho de los armadores a colocar sus buques allí donde les resulte más ventajoso, algunos países como Alemania, Brasil, China, Dinamarca, España, Francia, Italia, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Portugal, Reino Unido o Turquía han legalizado la práctica del *flagging out* (o exportación de buques hacia otras banderas sin perder, no obstante, el control económico de la actividad del barco) creando unas banderas *bis* -sucedáneos de las banderas de conveniencia- en determinados territorios o posesiones de ultramar. Entre estos Registros *Off-Shore* destacan, por ejemplo, el Segundo Registro del territorio antártico francés – Islas *Kerguelen*<sup>22</sup>, el Segundo Registro británico de las Islas Malvinas, el Registro

21. Sobre los Segundos Registros de Buques en general, véanse, Arroyo Martínez, I., “Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XI, 1994, pp. 79-84; Odeke, A., *Bareboat Charter (Ship) Registration*, The Hague/London/Boston, 1998, pp. 31-34; RESDY, N.P., *Ship Registration*, LLP Publisher, Business of Shipping Series, London-Hong Kong, Third Edition, 1998, pp. 29-33; San José Amézaga, J., “Segundos Registros de Buques”, Eizaguirre, J.M., de (Coordinador), *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián* (San Sebastián, 23 y 24 de mayo de 1996), 1997, pp. 64 y ss.; Enrique Rosas, D., *El buque: una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones*, Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1998, pp. 173 a 176.

22. La utilización de los territorios no metropolitanos para la implantación de nuevos Segundos Registros ha traído desventajas al gobierno francés que le han llevado a considerar la posible constitución de un nuevo Registro Nacional en su territorio continental para sustituir al Segundo Registro de las Islas Kerguelen. Por su parte, Bélgica ha modificado su Registro Nacional de Buques, basado anteriormente en un sistema altamente subvencionado que motivó que la totalidad de su flota abandonara la bandera nacional en *pro* del pabellón luxemburgués (y que era conocido como “Segundo Registro Belga”) a favor de un sistema sustentado en un impuesto sobre el tonelaje (“*tonnage tax*”) y en incentivos a la inversión. Vid. Tribuna Profesional de ANAVE: “Bélgica modifica su registro nacional”, *Boletín Informativo de la Asociación*, n<sup>o</sup> 415, junio de 2003, p. 30, Dirección URL: <http://www.anave.es>.

Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA), el Segundo Registro de Madeira (MAR) o los Registros Internacionales de Buques de Noruega (NIS), Alemania (ISR) e Italia (RINA).

Teniendo en cuenta que los “Segundos Registros” están sujetos a una regulación jurídica diferenciada respecto del régimen jurídico ordinario aplicable al Registro Marítimo Nacional clásico<sup>23</sup>, su repetida falta de ordenación ha llevado a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)<sup>24</sup> a calificar a trece de ellos como banderas de conveniencia. En particular, a los “Segundos Registros” situados en las Antillas Neerlandesas, las Bermudas, el DIS danés, Gibraltar, el ISR alemán, Hong Kong, Islas de Man, Islas Caimán, Islas Cook, Islas Kerguelen, el MAR portugués y el NIS noruego. Aunque el REBECA, inicialmente incluido en la “lista negra”, fue finalmente retirado de la misma en el 40º Congreso de la ITF celebrado en Vancouver en 2002<sup>25</sup>, todavía hay dudas sobre su credibilidad y transparencia.

23. El Registro único u ordinario produce efectos jurídicos públicos y privados. Se caracteriza por la existencia de una relación auténtica o real entre el buque inscrito y la bandera que enarbola. Por ejemplo, el Registro Público Marítimo Nacional de México, el Registro Nacional de Buques de Argentina, el *Registry of Shipping and Seamen* del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, etc. Vid. ENRIQUE ROSAS, D., El buque: una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones, Edición Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1998, pp. 389 y ss.; RAY, J.D., Derecho de la Navegación, Buenos Aires, 2000, pp. 124 y 132, citados por DOMÍNGUEZ CABRERA, M<sup>a</sup>.P., “El registro especial de buques de Canarias”, <http://www.unirioja.es/dptos/dd/redu/numero2/domingue.htm>, p. 2.

24. La ITF fue fundada en Londres en 1986. A ella están afiliadas un total de 570 organizaciones sindicales de 132 países que representan a más de 5 millones de trabajadores del transporte. Los objetivos básicos de la ITF son: 1) ayudar a sus afiliados por medio de la información y la coordinación práctica de acciones de solidaridad; 2) investigar y adoptar acciones concertadas en determinados sectores junto con otros Secretariados Profesionales Internacionales en aras de reforzar la cooperación entre los trabajadores de distintas industrias; 3) defender la inclusión de la cláusula social en todos los acuerdos de libre comercio de ámbito regional e internacional; 4) luchar en *pro* de una política de transportes que integre y respete el medio ambiente y se dirija hacia un desarrollo socioeconómico sostenible; y 5) reivindicar un transporte público eficaz que ofrezca a los usuarios servicios de calidad y condiciones aceptables de trabajo para los empleados.

25. Vid. <http://www.itf.org.uk>.

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA)<sup>26</sup> fue creado en 1992 mediante la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante<sup>27</sup>, Disposición Adicional 15<sup>a</sup>. Por lo tanto, existen dos registros: uno ordinario, sometido al régimen jurídico tradicional (artículos 75 a 81 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) y otro especial, dotado de unas disposiciones peculiares e interesantes para los navieros. Así, la posibilidad de que éstos puedan gestionar y controlar su empresa dentro o cerca de su país, la ocasión de acogerse a ayudas o subvenciones estatales o el mejor trato de las Compañías de Seguros<sup>28</sup>.

26. El REBECA está situado en la Comunidad Autónoma de Canarias y tiene dos oficinas de gestión, una en Las Palmas de Gran Canaria y otra en Santa Cruz de Tenerife. Dichas oficinas están adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, organismo competente para gestionar todo lo relacionado con el referido Registro. Los buques inscritos en el mismo navegarán bajo pabellón español. Vid. Iriarte Angel, J.L., “Creación de un registro Especial de Buques y Empresas Navieras en Canarias”, REDI, vol. XIV, 1993 (2), p. 594; Carlier de Laval, 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 (disponible en la página web de ANAVE: <http://www.anave.es/Informes>), p. 6; García Gabaldón, J.L., “Pabellones de conveniencia y pabellones tradicionales. Ventajas e inconvenientes de la creación de un Registro Especial en Canarias”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. VII, 1989.

27. Vid. BOE nº 283, de 25 de noviembre de 1992, y corrección de errores, BOE de 12 de diciembre de 1992, pp. 253 y ss.

28. Vid. Mayol, C., “Los pabellones de conveniencia en el siglo XXI. Análisis y conclusiones”, *op. cit.*, p. 12.

### RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN DEL REBECA DOTACIÓN DE LOS BUQUES

- Nacionalidad:**
  - Capitán y primer Oficial: Española
  - Resto de la tripulación: Española o perteneciente a un país de la UE al menos en un 50%
  - Tripulación mínima: Fijada por el Ministerio de Fomento en función de las características del buque, con carácter previo a su inscripción y a solicitud de la empresa solicitante
- Normativa Laboral y de Seguridad Social aplicable a trabajadores no nacionales:** aquélla a la que libremente se sometan las partes, en defecto de pacto por la legislación española en la materia, y siempre que dicha legislación sea coherente con las normas de la OIT.

#### INCENTIVOS FISCALES Y SOCIALES

- Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados:** Exención en cuanto a los actos y contratos realizados sobre buques inscritos en el Registro Especial de Canarias (Ley 19/1994, de 6 de Julio, DE MODIFICACIÓN DEL Régimen Económico y Fiscal de Canarias, *BOE* de 7 de julio de 1994)
- Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.** Con respecto a 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 dicho 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 las empresas navieras de sus buques inscritos en el REBECA. 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 Seguridad Social para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial.
- Zona Especial Canaria:** Las entidades Zona Especial Canaria tributan en régimen de transparencia fiscal. No obstante, no será objeto de imputación la base imponible de operaciones realizadas por las entidades inscritas en el REBECA.

#### DISPOSICIONES REGULADORAS DEL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS DE CANARIAS (REBECA)

Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y sus modificaciones posteriores

Real Decreto 897/1993, de 11 de junio, que autoriza la inscripción de buques y empresas destinados al tráfico de cabotaje (*BOE* de 26 de junio de 1993)

Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (*BOE* de 7 de julio de 1994)

Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (*BOE*, de 31 de diciembre de 1994)

Real Decreto 392/1996, de 1 de marzo, que autoriza la inscripción de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (*BOE* de 31 de diciembre de 1996)

Real Decreto 2221/1998, de 16 de octubre, que autoriza la inscripción de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (*BOE* nº 260, de 30 de octubre de 1998)

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles (*BOE* nº 285, de 28 de noviembre de 2000)

Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (*BOE* nº 313, de 31 de diciembre de 2001) Ley 10/2003, de 20 de mayo, sobre medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes

Ley 53/2002, de 30 de diciembre, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social. Modificación de la Disposición Adicional Decimoquinta (*BOE* nº 313, de 31 de diciembre de 2002)

Reglamento (CE) nº 789/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre la transferencia de buques de carga y de pasaje entre registros de la Comunidad

Ley 4/2006, de 29 de marzo, de adaptación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje a las nuevas directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y de modificación del régimen económico y fiscal de Canarias

Fuente: "Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias", *Ministerio de Fomento, Secretaría General de Transportes, Dirección General de la Marina Mercante*, Enero 2007, pp. 11 a 14 y 61 a 62.

La Disposición Adicional 15<sup>a29</sup> de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante plantea, no obstante, algunos reparos genéricos. *Primo*, los que de por sí generan los pabellones de conveniencia y otros mecanismos análogos. *Secundo*, la previsible limitada expansión del REBECA en cuanto al volumen de inscripciones de buques<sup>30</sup>. *Tertio*, la discriminación laboral que para los trabajadores extranjeros implican los Segundos Registros, especialmente desde la perspectiva del Convenio 111

29. *BOE* de 25 de noviembre de 1992.

30. Aunque inicialmente sólo podían acceder a este Registro los buques civiles utilizados para la navegación -excluidos los buques de pesca- con un arqueo mínimo de 100 GT, el proceso liberalizador ha abierto las puertas a los tráficos de cabotaje y a los tráficos destinados a servicios de crucero, Vid. Ministerio de Fomento: <http://www.fomento.es>.

de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Por último, el párrafo 6 de la Disposición Adicional 15ª no resulta compatible con la legislación española de extranjería, ya que permite que los extranjeros ocupen puestos laborales en España sin el normal permiso de trabajo, pudiendo existir españoles desempleados capaces de ocuparlos. Más aún, si bien la inscripción en el Registro Especial implica la baja simultánea en el Registro Ordinario (artículo 75 de la Ley 27/1992), los navieros titulares de buques de bandera extranjera no tienen que presentar el certificado de baja en el Registro de origen para poder realizar el abanderamiento provisional en España; una circunstancia que, en el caso del Registro canario, puede causar situaciones problemáticas de doble registro de buques<sup>31</sup>.

El REBECA continúa sufriendo, además, una dura competencia por parte de otros registros (como los de Madeira, Malta y Chipre) que, siendo considerados comunitarios a todos los efectos, ofrecen condiciones atractivas en los aspectos fiscales y laborales pero también técnicos. De esta suerte, la flota mercante de transporte inscrita en el REBECA perdió otros 11 buques, en 2010, quedando reducida a sólo 145 unidades. Desde 2004 hasta 2011, el REBECA ha perdido el 28% de los buques (en 2004 contaba con 201 buques) y un 32% de los puestos de trabajo. En este contexto, una solución posible sería ofrecer un mecanismo que permita compatibilizar la explotación competitiva con elevados niveles de seguridad marítima y medioambiental<sup>32</sup>.

Desafortunadamente, las estadísticas de las flotas europeas incluyen los buques matriculados en los “Segundos Registros” de “forma engañosa y sin mucho éxito” ya que, puestos a competir sin limitación alguna, no es fácil ofrecer las ventajas que garantizan determinados países como Liberia, Malta, Saint Vincent o Bahamas, es decir, la carencia de normas, la falta de control y el anonimato. Hasta la fecha, el único “Segundo Registro” que ha sido “eficaz” es el NIS noruego<sup>33</sup>, si bien no

31. Vid. Iriarte Angel, J.L., “Creación de un registro especial de buques y empresas navieras en Canarias”, *op. cit.*, pp. 594-596.

32. Vid. *Marina mercante y transporte marítimo 2010/2011*, *op. cit.*, p. 5.

33. El caso de Noruega es un ejemplo ilustrativo de las causas que motivaron la aparición de los “Segundos Registros”. En un período de cinco años, la flota registrada en Noruega experimentó un descenso superior al 75%. Esta situación provocó que las autoridades noruegas idearan el *Norwegian International Ship Register* (NIS), a saber, un registro

debemos olvidar que la ITF cataloga este Registro como una bandera de conveniencia.

Según el ISL de Bremen, los buques inscritos en registros abiertos suponen ya el 66% de la flota mundial. El país con mayor número de barcos abanderados es Panamá (con 196,9 millones de toneladas de registro bruto (GT) inscritas (+5,2%) o un 221,6% de las GT mundiales. El 15,5% de las GT registradas en Panamá corresponden a petroleros) que desbancó hace unos años a Liberia de ese primer puesto a causa de las guerras civiles que asolan el país africano (si bien es cierto que el Registro Marítimo de Liberia se gestiona desde Londres). Con todo, a pesar del último descenso continuado, Liberia continúa en segundo lugar con 104,3 millones de GT (el 30,6% corresponde a petroleros), seguido de Islas Marshall (59,4 millones de GT (+24,6%) de las cuales el 34,8% corresponde a petroleros) y Hong Kong (55,5 millones de GT y un aumento del 22,5%). A principios de 2011, la Unión Europea registraba el 22,0% de la flota mundial, siendo Grecia, con 40,7 millones de GT bajo su bandera (+4,9%), el país de la Unión con mayor capacidad de transporte, seguido de Malta (38,5 millones de GT (+10,7%), Chipre y el Reino Unido. Por lo que se refiere a España, con una flota bajo su pabellón de 145 buques y 2,5 millones de GT en enero de 2011, este país ocupa el puesto número 30 del *ranking* mundial. La flota controlada por armadores españoles asciende a 233 buques con 4,1 millones de GT, lo que –pese a suponer un descenso de 15 unidades– implica un aumento del 4,5% en términos de GT y una estabilidad de las TPM (-0,3%)<sup>34</sup>.

capaz de conciliar los convenios internacionales ratificados por el país y su reputación de potencia marítima responsable con la concesión de determinadas ventajas en cuanto a costes y fiscalidad. Aunque abierto a propietarios extranjeros, el objetivo del NIS era recuperar el registro de buques de propiedad noruega. En este sentido, el NIS obtuvo un éxito notable en un breve período de tiempo, pues, en un período de tres años, la flota alcanzó niveles superiores a los que existían antes del “éxodo”. En esencia, el NIS se caracteriza por: a) su propiedad; b) la libertad para negociar salarios y otras condiciones de empleo con los representantes sindicales de cualquier nacionalidad; c) la inexistencia de condiciones para el establecimiento de las sociedades en Noruega, siempre y cuando el representante y parte de las operaciones de funcionamiento se localicen en Noruega; y d) la no sujeción de los propietarios extranjeros a tasas. Vid. San José Amézaga, J., “Segundos Registros de Buques”, *op. cit.*, p. 86; Fathing, B., y Brownrigg, M., *Farthing on International Shipping*, London-Hong Kong, Third Edition, 1997, p. 189.

34. Vid. *Marina mercante y transporte marítimo 2010/2011*, *op. cit.*, pp. 21 y 22.

### C. LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN. ESPECIAL REFERENCIA A SU REGULACIÓN EN EL MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA (UE)

Las Sociedades de Clasificación son entidades privadas que se dedican, entre otras actividades, a la clasificación de buques con casco metálico –acero por lo general- aunque eventualmente también pueden clasificar embarcaciones menores construidas con otros materiales. La mayoría son empresas sin ánimo de lucro cuyos beneficios (en su caso) revierten en la propia industria a través de la investigación y el desarrollo (I+D), las subvenciones y las ayudas a la celebración de congresos y jornadas sobre el sector marítimo, etc. Su estructura orgánica está gobernada por Comités de Notables que representan a los armadores, navieros, astilleros, aseguradores, fletadores y otros operadores del transporte por mar. Otras, sin embargo, funcionan como empresas convencionales dirigidas por sus correspondientes Consejos de Administración<sup>35</sup>.

La primera Sociedad de Clasificación nació en el *Lloyd's Coffee House* de Londres, en un lento proceso inspirado por el olfato emprendedor de *Edward Lloyd*, un galés de origen humilde que -motivado por el interés de aumentar su clientela entre quienes se desenvolvían en el sector del *Shipping Business*- empezó a ofrecer en 1668 valiosa información sobre los buques que entraban y salían de Londres. En 1696, *Edward Lloyd* imprimía tres veces por semana el *Lloyd's News* (una publicación que, a causa de un cierre gubernativo, fue sustituida en 1726 por el periódico *Lloyd's List*. Este periódico está considerado en la actualidad como el diario marítimo más importante del mundo).

El *Lloyd's Registry of British and Foreign Shipping* –precedente del actual *Lloyd's Register*- nació, en el siglo XVIII, gracias a la creación de una corporación de aseguradores marítimos que también tomaron el nombre de *Lloyd's*. Las “listas” con los pormenores de los buques (solidez de la estructura, materiales de construcción empleados, resistencia,

35. Vid. Kirkaldy, W., *British Shipping*, David & Charles Publishers, 1970, pp. 213 y ss. Esta obra fue originalmente publicada en Londres en 1914; Gómez Prieto, M<sup>a</sup>.T., “Las Sociedades de Clasificación de Buques”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XI, 1994, p. 20.

estanqueidad, estabilidad, aparejo, maquinaria, equipamiento náutico, etc.) se empezaron a imprimir en 1726 sustituyendo a las hojas que, en años anteriores, se confeccionaban a mano. La primera copia que se conserva de esas “listas” es de 1764 y está dividida en trece columnas. En ellas se especifican los nombres de los armadores antiguos y actuales del barco, los nombres de los navieros y del Capitán, los puertos entre los que comercia el buque, el tonelaje, el número de tripulantes, el número de cañones a bordo, el lugar y la fecha de construcción y el lugar y la fecha de la inspección. En esta última columna se incluía la “clasificación”, una sencilla nota formada por dos letras que informaba sobre el estado del barco. La primera letra era una vocal que indicaba la “clase” del casco, y la segunda calificaba como G (*Good*), M (*Middling*) o B (*Bad*) el aparejo y el equipamiento náutico. En 1768, junto con las letras aparecieron los números.

La creación de *Edward Lloyd* gozaba de tanta popularidad en el Londres marítimo de finales del siglo XVIII que pronto se vio asaltado por los intereses cruzados de armadores, cargadores y aseguradores. Con el argumento de que las clasificaciones del *Lloyd's* privilegiaban a los buques construidos en el Támesis, los armadores crearon un registro propio en 1799. De esta suerte, si el antiguo era conocido como *Green Book*, el nuevo fue bautizado como *Red Book*. Esta dicotomía duró hasta 1834, fecha en la que ambos registros se fusionaron. Como único clasificador, la influencia del *Lloyd's* en el mundo marino corrió en paralelo con los cambios que la revolución industrial introdujo en los buques, en la navegación y en el comercio marítimo hasta principios del siglo XX: sustitución de los barcos de madera por buques de hierro y después de acero; sustitución de las velas por máquinas de vapor como sistemas de propulsión de los buques; reglamentación de la condición académica de los pilotos y capitanes, regulación del sistema de distribución salarial, etc. Para poner freno a la hegemonía del *Lloyd's Register*, varias potencias emergentes que rivalizaban con el Reino Unido crearon, durante la segunda mitad del siglo XX, sus propios Registros de Clasificación de Buques. Así nacieron *American Bureau of Shipping* (ABS), *Bureau Veritas* (BV) y *Germanischer Lloyd* (GL).

Durante muchos años, la clasificación sólo consistió en una mera evaluación de la construcción y el estado de los buques pero, ya entrado

el siglo XIX, la experiencia y el conocimiento de los inspectores del *Lloyd's* les permitió elaborar unas normas mínimas sobre construcción y mantenimiento que los buques debían respetar para poder ser clasificados. Esas normas de clasificación experimentaron un espectacular desarrollo a lo largo del siglo XX y, en la actualidad, constituyen el acervo técnico fundamental de la ingeniería naval<sup>36</sup>.

La clasificación es un acto mediante el que se certifica que un buque ha sido construido y mantenido de forma segura para el desarrollo de su servicio. Esa categoría o “clase” es la que GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA consideran como “una marca de calidad que suele ser imprescindible para enajenar, gravar, asegurar o fletar el buque”. Un buque sin “clase” sería, por tanto, “un bien marginado en el tráfico marítimo”<sup>37</sup>. Según la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS, de 1968), la clasificación de un buque exige que éste supere, como mínimo, los tramos relativos a: 1) la solidez estructural (y/o estanqueidad integral) de las partes esenciales del casco y de sus apéndices; y 2) la seguridad y fiabilidad de los sistemas de propulsión y gobierno. Cada Sociedad de Clasificación posee, por otro lado, un libro registro (*Classification Records*) sobre la “clase” de cada uno de los buques que ha catalogado, información a la que el armador tiene libre acceso y de la que sólo se publica la nota final de clasificación<sup>38</sup>.

Las Sociedades de Clasificación constituyen, hoy en día, el referente técnico básico para la construcción de buques. En la primera fase de la vida de un barco, el astillero suele contratar –con el acuerdo del armador- a la Sociedad de Clasificación que más le interese (siempre que dicha Sociedad esté reconocida en el Estado donde se ubique el astillero) a fin de que apruebe su actuación: validación del proyecto, seguimiento y control de su ejecución. Una vez finalizada la construcción, entregado el buque y emitidos los certificados correspondientes (labor por la que

36. Vid. Zamora Terrés, J., “La desgracia del Prestige. La flota petrolera”, [http://marenostrum.org/ecologia/medio\\_ambiente/prestige/desgracia2.htm](http://marenostrum.org/ecologia/medio_ambiente/prestige/desgracia2.htm), pp. 10 y 11.

37. Vid. Gabaldón García, J.L. y Ruiz Soroa, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1999, p. 195.

38. Vid. Zamora Terrés, J., “La desgracia del Prestige. Las flotas petroleras”, *op. cit.*, pp. 9 y 10.

la Sociedad de Clasificación recibirá los honorarios convenidos en función del tamaño y complejidad de la embarcación) es el armador quien debe contratar los servicios de la Sociedad –la misma u otra- para realizar los reconocimientos periódicos que permitan mantenerlo en clase (certificados de clase). Más aún, el armador también puede requerir los servicios de inspección pertinentes, en nombre del Estado del pabellón, para la emisión de los certificados estatutarios que deba tener el buque. Y esto es lo que sucede, especialmente, en los países de bandera de conveniencia.

Incapaces de cumplir con las obligaciones establecidas en las normas internacionales que regulan la seguridad marítima, dichos países delegan esa responsabilidad pública en las Sociedades de Clasificación, generando una situación anómala en la que son patentes varios conflictos de intereses. Por un lado, el armador es quien paga a la Sociedad de Clasificación y quien, por tanto, selecciona –en un marco de competencia liberal- la más afín o proclive a sus necesidades. De otra parte, un importante número de armadores figura, directa o indirectamente, en los Comités de Gobierno que dirigen las Sociedades de Clasificación, influyendo con mayor o menor intensidad en sus políticas empresariales. En otras palabras, el armador que debe ser inspeccionado elige qué tipo de inspección quiere e incluso puede ser el jefe del inspector.

De esta suerte, aun presumiendo el alto grado de integridad personal y los conocimientos técnicos suficientes de los supervisores de las Sociedades de Clasificación, es muy difícil afirmar que entre el inspector (que representa a la Sociedad de Clasificación) y el cliente que le paga no exista, en ningún caso, algún tipo de arreglo o negocio. Si, como ocurre frecuentemente, es la Sociedad de Clasificación la que emite tanto los certificados de clase del buque (de carácter meramente privado) como los certificados estatutarios (obligatorios y públicos), la Sociedad se convierte indefectiblemente en arte y parte, pues depende de la contratación del cliente y está sujeta a sus exigencias. Al margen de las medidas previstas por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) para paliar estas situaciones, lo normal es que el armador abandone la Sociedad de Clasificación

original y contrate a otra distinta, ejercicio conocido como *class-hopping*.

Sin ánimo de cuestionar el trabajo fiable de varias Sociedades de Clasificación como *American Bureau of Shipping* (ABS, Estados Unidos de América)<sup>39</sup>, *Bureau Veritas* (BV, Francia)<sup>40</sup>, *Det Norske Veritas* (DNV, Noruega)<sup>41</sup>, *China Classification Society* (CSS, República Popular China), *Germanischer Lloyd* (GL, Alemania)<sup>42</sup>, *Korean Register of Shipping* (KRS, Corea del Sur)<sup>43</sup>, *Lloyd's Register of Shipping* (LR, Reino Unido de Gran Bretaña)<sup>44</sup>, *Registro Italiano Navale* (RINA, Italia)<sup>45</sup>, *Polish Register of Shipping* (PRS) o *Russian Maritime Register of Shipping* (RR, Rusia), es decir, las once empresas<sup>46</sup> que clasifican el 90% del tonelaje mercante mundial en términos de GT<sup>47</sup>, lo cierto es que la realidad de algunas prácticas dudosas exige reforzar la legislación sobre estas entidades de forma que sólo las que sean competentes, en términos estrictos de calidad e independencia, puedan trabajar por cuenta de los países. En este orden de ideas, la armonización de las

39. La *American Bureau of Shipping* es actualmente la primera Sociedad de Clasificación del mundo en cuanto a clientes en cartera. Creada en 1862, ABS clasifica una cifra de más de 9.000 buques de todo tipo. Entre ellos, 926 son buques tanque, es decir, el 24% de la flota mundial de este sector (buques mayores de 1.000 GT). ABS está reconocida por más 110 países -12 de ellos forman parte de la Unión Europea- para realizar las inspecciones y certificaciones exigidas por los Convenios de la OMI, en particular las condiciones solicitadas en los Convenios SOLAS, Líneas de Carga y MARPOL. Vid. <http://www.eagle.org>.

40. Vid. <http://www.bureauveritas.com>.

41. Vid. <http://www.dnv-es>.

42. Vid. <http://www.germanlloyd.org>.

43. Vid. <http://www.krs.co.kr>.

44. Vid. <http://www.iacs.or.uk>, *Nippon Kaiji Kyokai* (NKK, Japón) (Vid. <http://www.classnk.or.jp>).

45. Vid. <http://www.rina.it>. Esta Sociedad de Clasificación es la preferida por España para clasificar yates en la Unión Europea.

46. Vid. [http://www.ancla.com.ar/Enlaces/Enlaces\\_Sociedades.htm](http://www.ancla.com.ar/Enlaces/Enlaces_Sociedades.htm).

47. Según Hans G. Payer, antiguo Presidente de IACS y miembro actual del Comité Ejecutivo del *Germanischer Lloyd*, tan sólo “entre el 5 y el 8% del tonelaje mercante mundial no está clasificado por las Sociedades que integran la IACS”. Vid. “The Role of Classification Societies is it Changing?” (Conferencia pronunciada en septiembre de 2000).

posturas estatales -en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI)- en cuanto a la introducción de mecanismos de control y seguimiento de las Sociedades de Clasificación es igualmente imprescindible a los efectos de prevenir, si no evitar, su matrimonio financiero con ciertos armadores<sup>48</sup>.

Precisamente son estas mismas Sociedades las que la Comisión Europea ha reconocido para actuar en los países miembros de la Unión Europea (UE)<sup>49</sup>. A la luz de las últimas experiencias, el contenido de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, y sus sucesivas modificaciones -como la Directiva 2001/105/CE<sup>50</sup>- ha sido refundido en dos actos jurídicos comunitarios diferentes: el Reglamento (CE) n° 391/2009<sup>51</sup> y la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>52</sup>, ambas de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

En particular, el Reglamento fija los criterios y el procedimiento que debe seguir la Comisión tanto para el reconocimiento de las Sociedades de Clasificación como para su evaluación y auditoría periódica. Dicha norma también especifica qué requisitos deben darse para que la Comi-

48. Vid. Directiva 94/57 del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, DO L 319, de 12 de diciembre de 1994, p. 20. Esta Directiva ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones a través de la Directiva 97/58/CE de la Comisión, de 26 de septiembre de 1997, DO L 274, de 7 de octubre de 1997, p. 8, la Directiva 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001 DO L 19, de 22 de enero de 2002, p. 9 y la Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, DO L 324, de 29 de noviembre de 2002, p. 53.

49. Vid. Sobrino Heredia, J.M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, REDI, vol. LV, 2003, 1, p. 99.

50. Esta Directiva está recogida en el derecho interno español en el Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

51. Vid. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

52. Vid. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

sión pueda establecer medidas preventivas y correctoras, sanciones conminatorias y/o la retirada del reconocimiento. Con el fin de homogeneizar las reglas y mecanismos de actuación de las Sociedades, el Reglamento establece asimismo obligaciones de cooperación e información entre ellas, determinando las condiciones exigibles para el cambio de clase o la transferencia de Sociedad de un buque. Por último, el Reglamento de 2009 también prevé la creación de una Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad de las Sociedades de Clasificación reconocidas y en la que pueden participar asociaciones de profesionales pertenecientes al sector naviero en calidad de asesores.

En cuanto a la Directiva 2009/15/CE, los Estados miembros de la Unión sólo podrán confiar la inspección y el reconocimiento a las Sociedades de Clasificación que hayan sido avaladas por la Comisión (conforme al procedimiento del Reglamento (CE) nº 391/2009). A tales efectos, los Estados miembros tendrán que establecer una “relación de trabajo” con la correspondiente Sociedad autorizada y velar por su correcto funcionamiento.

La transposición de ambos instrumentos al ordenamiento nacional español ha supuesto la derogación del Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima<sup>53</sup>. En la actualidad, la última norma interna que incorpora los cambios introducidos por la Directiva y el Reglamento de 2009 es el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes a la Administración marítima<sup>54</sup>.

El objeto de este Real Decreto, dictado al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española<sup>55</sup>, se bifurca en una triple dirección: a) establecer las condiciones y requisitos que deben cumplir las organizaciones y Sociedades de Clasificación de buques tanto para ser reconocidas por la Comisión Europea como para ser autorizadas por la Administración marítima para efectuar en su nombre las funciones de inspección, reconocimiento

53. Vid. *BOE* núm. 30, de 4 de febrero de 2003. Este Real Decreto recogía la Directiva 2001/105/CE que, a su vez, modificaba profundamente la Directiva inicial 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994.

54. Vid. *BOE* nº 151, de 25 de junio de 2011, Sección I, p. 68226.

55. Este artículo atribuye al Estado la competencia en materia de marina mercante.

y certificación de los buques de su propio pabellón, en cumplimiento de los convenios internacionales<sup>56</sup> y de las normas de carácter nacional sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación marítima; b) regular el procedimiento y los supuestos para otorgar la autorización a dichas organizaciones y, en su caso, proceder a su revocación; y c) determinar las obligaciones, responsabilidades y limitaciones asumidas por las organizaciones autorizadas (artículo 1).

La Administración marítima española sólo puede otorgar autorización a organizaciones previamente reconocidas por la Comisión Europea (artículo 3). Más aún, de conformidad con el artículo 9 del Real Decreto 877/2011, toda organización reconocida por la Comisión Europea debe solicitar su autorización para operar a la Secretaría General de Transportes quien, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, otorgará o denegará dicha autorización mediante resolución motivada<sup>57</sup>. El plazo para resolver el procedimiento de otorgamiento de la autorización no puede ser superior a tres meses, entendiéndose estimada si, dentro de ese plazo, no hubiera recaído resolución expresa. El Secretario General de Transportes también puede, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, suspender de forma cautelar la autorización otorgada a una organización siempre que ésta haya incumplido sus obligaciones o haya realizado los reconocimientos de buques de forma manifiestamente incompleta, inexacta, incorrecta o deficiente. El plazo máximo para resolver el procedimiento de revocación es de seis meses (artículo 11).

Por lo que se refiere a sus obligaciones, las organizaciones autorizadas deben *inter alia*: a) efectuar los reconocimientos de buques objeto de autorización de acuerdo con las directrices y criterios generales aprobados por la Dirección General de la Marina Mercante; b) some-

56. A saber, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74), con excepción del capítulo XI-2 de su anexo, el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 5 de abril de 1966 y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 2 de noviembre de 1973 (MARPOL), junto con sus Protocolos y modificaciones, así como los correspondientes Códigos de carácter obligatorio en España, en su versión actualizada.

57. En los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las Administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.



terse, al menos cada dos años, a la supervisión e inspección de la Dirección General de la Marina Mercante, quien tendrá que informar de los resultados de la evaluación a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros antes del 31 de marzo del año siguiente al bienio evaluado (artículo 12); c) comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante los criterios esenciales utilizados por la organización para clasificar, desclasificar y cambiar de clase a los buques, así como las suspensiones, transferencias y retiradas de clase que puedan sufrir los mismos; d) tener suscrita una póliza de seguro u otra garantía financiera, con el fin de asegurar la responsabilidad civil derivada de las actuaciones realizadas por la organización en las actividades objeto de la autorización; o e) realizar consultas periódicas con otras organizaciones autorizadas, a fin de mantener la equivalencia de sus estándares técnicos y la uniformidad en su aplicación, conforme a lo dispuesto en la Resolución A 847 (20) de la OMI.

En cuanto a sus responsabilidades, el artículo 8 del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, dispone que cuando un tribunal u órgano arbitral declare que la Administración marítima es responsable de un accidente, debiendo indemnizar a los perjudicados por los daños materiales, físicos o fallecimiento, y resulte probado que tales daños están causados por una acción u omisión dolosa, negligente o temeraria imputable a la organización autorizada, a sus servicios, su personal, sus agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la Administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la organización autorizada, en la medida en que dichos daños hayan sido causados, a juicio del foro de solución, por la citada organización.

De lo que se trata, en definitiva, es de potenciar la transparencia<sup>58</sup> e

58. Como consecuencia de la actual regulación jurídica de las relaciones entre armadores y sociedades, los archivos de las Sociedades de Clasificación son confidenciales y no está disponibles para la identificación y aislamiento de los buques subestándar. En este sentido, se ha solicitado a la IACS que prepare propuestas específicas que permitan la disposición pública de un campo más amplio de datos de inspección ya que, hasta el momento, sólo se dispone de las fechas de inspección y de la situación del buque en cuanto a la clasificación. El Presidente de la IACS manifestó en unas declaraciones recientes su total apoyo a la petición de una mayor transparencia, solicitando la adopción de iniciativas conjuntas de todas las organizaciones de la industria marítima y un claro acuerdo sobre las responsabilidades de los armadores, de los Estados de bandera y de las Sociedades de Clasificación. Vid.

imparcialidad<sup>59</sup> de estas entidades privadas a la luz del cumplimiento, por su parte, de unos criterios generales mínimos que faciliten su reconocimiento<sup>60</sup> y de hacerlas partícipes, en su caso, en los procesos de responsabilidad probada en los que puedan incurrir.

#### IV. OBSERVACIONES FINALES

El transporte marítimo representa una actividad necesaria para el sostenimiento de la calidad de vida asociada a un mundo altamente dependiente, entre otros, del petróleo y sus derivados. Teniendo en cuenta, por tanto, el imparable progreso técnico, el reto más acuciante de la comunidad internacional reside en determinar y conciliar la dimensión económica, medioambiental y jurídica del *Shipping Business* para que éste pueda dirigirse hacia puertos más seguros y consolidados. Además de luchar contra el fenómeno de “atomización” de los armadores, la vigencia de una flota envejecida, la proliferación de los pabellones de conveniencia o la falta de transparencia e imparcialidad de algunas Sociedades de Clasificación, tanto la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Unión Europea (UE) y sus respectivos Estados miembros deben trabajar conjunta, coordinada y complementariamente para convenir una estrategia preventiva que se anticipe al riesgo y que, acompañada de mecanismos reactivos y sancionadores, permita alumbrar una mayor conciencia de seguridad en el tráfico marítimo internacional.

Madrid, a 11 de julio de 2013

Gerencia del Sector Naval, *La cooperación internacional*, op. cit., p. 132.

59. La proliferación de las Sociedades de Clasificación y las presiones que éstas reciben para reducir los costes tanto por parte de los astilleros como de los armadores pueden crear una clase de competencia que resulte perjudicial para la calidad de sus reglas y servicios. Las fórmulas que se barajan para corregir esta situación pasan por eliminar la competencia por completo (una única Sociedad, un solo conjunto de reglas y de relación contractual) o mantener la existencia de varias Sociedades mediante procedimientos que eviten los efectos negativos y favorezcan la competencia positiva. Vid. *Ibid.*

60. Vid. Sobrino Heredia, J.M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, op. cit., pp. 98-99; Martínez Osante, J.M., “La normativa comunitaria en materia de seguridad marítima, Sociedades de Clasificación y transporte de petróleo”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XVIII, pp. 204 y ss.