

## **ABANDERAMIENTO DE BUQUES Y REGISTRO MARITIMO**

### **ÍNDICE**

<b>O.-</b> Antecedentes de hecho y conclusión:	pág. 1.
<b>I.-</b> Antecedentes legislativos y jurisprudenciales:	pág. 2.
<b>II.-</b> Competencia y procedimiento:	pág. 9.
<b>III.-</b> Cumplimiento de las especificaciones y requisitos técnicos del buque y empresa naviera:	pág. 9.
<b>IV.-</b> Controversia: Ámbito de Navegación:	pág. 11.
<b>V.-</b> Aplicación del Régimen Tributario, Fiscal y de Seguridad Social del Registro Especial (Ley 19/1994 del Régimen Económico y Fiscal de Canarias –art. 74 a 78):	pág. 15.

### **O.- ANTECEDENTES DE HECHO Y CONCLUSIÓN**

#### **SUPUESTO**

Nos encontramos con un buque de transporte (no típica gabarra –según identifica el solicitante), junto con la empresa naviera propietaria, que se va a dedicar a transportar combustible para el suministro a otros buques (atracados o fondeados) en la Bahía de Algeciras y zonas limítrofes, para lo que realizará, hasta una distancia de 20 millas, (indistintamente) navegaciones exteriores, de cabotaje o interiores.

La cuestión que hay que resolver, partiendo de la legislación referente al Registro Especial de Buques, es si la empresa naviera y el citado buque pueden ser inscritos en este Registro y si tienen, consecuentemente, derecho a disfrutar de los distintos incentivos que recoge, ya sea por su navegación extranacional, exterior de cabotaje o interior.

#### **CONCLUSIÓN**

Si bien la solución dada para las dragas sería extensible a nuestro caso, apartando de una manera sencilla la problemática de situaciones como la que nos ocupa, hemos optado, desde la consideración en conjunto de la legislación aplicable, como, evidentemente, las especificaciones técnicas del buque, por entender que 'SI ES POSIBLE SU INSCRIPCIÓN', así como disfrutar de los incentivos que regula el Registro Especial de Buques, si bien con los límites relativos a una navegación interior no determinante de la explotación de la empresa naviera.

La argumentación que nos permite esta conclusión es la siguiente:

## I.- ANTECEDENTES LEGISLATIVOS Y JURISPRUDENCIALES

A los efectos didácticos y para mejor aprovechamiento de las fuentes determinantes de la solución del presente supuesto, se traen, en clave sinóptica, los artículos y disposiciones principales de la legislación afectante al caso que nos ocupa.

Índice cronológico:

**A) R. Decreto 1027/1989**, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Pág. 2.

**B) LEY 27/1992, DE 24-11-1992**, de puertos del Estado y de la Marina Mercante. Modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre. Pág. 2.

**C) Reglamento (CEE) 3577/1992 del Consejo** de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

**D) CIRCULAR Nº 20/1.992**. Instrucciones para la organización y el funcionamiento del registro especial de buques y empresas navieras.

**E) Real Decreto 11-6-1993, núm. 897/1993**. REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS Autoriza inscripción de buques y empresas destinados al tráfico de cabotaje. (*Derogado por Real Decreto 16-10-1998, núm. 2221/1998*).

**F) REAL DECRETO 1.3.1996, núm. 392/1996**. REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS Autoriza la inscripción de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico. (*Derogado por Real Decreto 16-10-1998, núm. 2221/1998. Cumplimenta Ley 24-11-1992, núm. 27/199, disp.adic. 15, ap. 5.2*).

**G) REAL DECRETO 2221/1998**, de 16 de octubre por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje.

**H) Como botón de muestra, en atención a la ya consolidada doctrina y jurisprudencia, se reseña la sentencia del Tribunal Supremo Sala 3ª, de fecha 10 de febrero de 1997. Ponente D. Rafael Fernández Montalvo. Sobre la prevalencia de la normativa europea frente a la estatal.**

**A). REAL DECRETO 1027/1989, 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.**

**Artículo 1.** La presente disposición se aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, cualquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividad.

**B) LEY 27/1992, DE 24-11-1992, de puertos del Estado y de la Marina Mercante. Modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre.**

**Artículo 7. Zonas y tipos de navegación.**

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

- Son AGUAS INTERIORES españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.