ZONA ESPECIAL CANARIA. REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS

FRANCISCO REYES REYES.

SUMARIO.- I.- Introducción. II.- El Registro Especial de buques y empresas navieras. 1.- Antecedentes inmediatos de su creación. 2.- Estudio del Instituto Marítimo Español. 3.- El Proyecto de Ley de 1.990, de creación del Registro Especial de buques españoles de Canarias (REBECA). 4.- El Anteproyecto de Ley de 1.991. 5.- La enmienda nº 657 de adición al Proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y su inclusión como Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre. 6.- Proposición de Ley sobre modificación de los aspectos económicos del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y actualización de los Puertos Francos.

I.- INTRODUCCION.-

En la fecha presente, en el momento de elaborar este trabajo, estamos aún en un período de espera en cuanto a la confirmación y mantenimiento, en los términos en que resultó aprobada, de la Ley 19/1.994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, promulgada y publicada en el BOE nº 161 correspondiente al dia 7 del mismo mes, o si procede la reelaboración de determinados aspectos y bases económicas articuladas en dicha Ley. La solución que se arbitre puede afectar en mayor o menor foma al conjunto de medidas plasmadas en el referido texto normativo y particularmente a la

corformación definitiva de la regulación legal del régimen jurídico de la Zona Especial Canaria (ZEC),creada por esta Ley, así como del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras,a su vez establecido por la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuyo régimen fiscal y de cotizaciones a la Seguridad Social fué abordado posteriormente y completado por la propia Ley 19/1.994.

Sigue pendiente de materializarse la efectiva configuración de la nueva normativa legal de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Pero no sólo mediante la elaboración, que no se ha acometido aún, del texto refundido,que el Gobierno de la Nación estaba autorizado a realizar dentro del plazo de un año desde la entrada en vigor de dicha Ley, cumplimentando el mandato de su Disposición final única , para verificar la refundición en un sólo texto de las disposiciones legales vigentes en esta materia, comprensiva de la regularización,aclaración y armonización de dichas disposiciones. Ni tampoco a través del desarrollo reglamentario necesario,que está tambien sin acometerse todavía,con la excepción única del Reglamento de funcionamiento del Consejo Rector de la ZEC, que fué aprobado mediante R.D. nº 1.050, de fecha 23 de junio de 1.995 (B.O.E. 11-7-1.995).

Es principalmente el caso que sigue demorada la aplicación de la nueva normativa,sobretodo, como consecuencia de problemas sobrevenidos con posterioridad a la promulgación de la referenciada Ley 19/1.994, a

causa de observaciones o reparos relativos a puntuales dudas surgidas sobre la falta la cobertura de adecuación a determinadas exigencias propias del vínculo de integración de España a la Comunidad Europea. Fueron puestas de manifiesto ya en la época en que culminó la tramitación parlamentaria de dicha Ley, por el Grupo Interservicios creado como organismo de la Comisión Europea y encargado de analizar la problemática de las regiones ultraperiféricas de la CEE, los departarmentos franceses de Ultramar, las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, Azores y Madeira, que preside Giusepe Ciavarini Azzi.

Tales reparos fueron confirmados posteriormente por Nota de la Secretaría General de la propia Comisión , de 9 de enero de 1.995 y referidos basicamente; al régimen de las ayudas de Estado , en cuanto a la obligación de notificación previa y la diferenciación de los distintos tipos de ayudas ; a las medidas fiscales, en los aspectos referentes al régimen de fiscallidad indirecta y sobre la libre circulación de capitales ; a la Zona Especial Canaria , su creación y ámbito, régimen de sociedades de la ZEC , principio de estanqueidad subjetiva,con acentuado análisis de las restricciones que puede comportar en materia de libre circulación de capitales, libertad de establecimiento y libre prestación de servicios , por la exigencia contenida en el artículo 29 de la Ley de que los propietarios de los capitales de las entidades ZEC deberán ser en todo caso personas o entidades no residentes en España lo que , incluso con la

salvedad establecida en este mismo precepto para los supuestos en que -legalmente- se autorice lo contrario,discrimina a los empresarios españoles frente a los extranjeros. Estas restricciones , según la aludida Nota, deben examinarse a la luz de lo dispuesto en la letra B) del artículo 73 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en Roma el 25 de marzo de 1.957, con las adiciones ,entre las que se encuentra el precepto invocado, efectuadas por el Tratado de la Unión Europea hecho en Maastricht, el 7 de febrero de 1.992.

Entre otras circunstancias, ésta es la causa determinante de la interrupción producida en el proceso de cumplimiento de las previsiones de dicha Ley ,ya que de culminar las negociaciones existentes a tal fin con la Comisión Europea para compatibilizar y armonizar la citada Ley 19/1.994 con la normativa comunitaria con un resultado que confirme la procedencia de introducir reformas en el texto promulgado, ello conllevaría en tal caso, ineludiblemente, la tramitación del correspondiente proyecto de ley en sede parlamentaria,habiendo de someterse el texto de la modificación legal pertinente , en cumplimiento de la Disposición Adicional Tercera de la Constitución, al previo Informe del Parlamento de Canarias,que conforme prevé el apartado Tres del artículo 45 del Estatuto de Autonomía de Canarias, para ser favorable, deberá ser aprobado por las dos terceras partes de sus miembros.

Todo ello trae como consecuencia que sigue demorado el desarrollo y la aplicación efectiva de la nueva

normativa legal de modificación del Régimen Económico y Fiscal del Canarias emanada de la referenciada Ley 19/1.994, cuyas bases económicas articuladas en este Cuerpo Legal, según se destaca en el apartado I de su Exposición de Motivos, han sido sentadas, "con la aspiración de regular la vida económica canaria durante el tramo final del siglo XX y las primeras décadas del siglo XXI, contando con mecanismos de flexibilidad suficientes con los que hacer frente a las variantes que sucedan tanto en el entorno económico internacional y comunitario como en los escenarios internos".

Esta aspiración y esfuerzo imaginativo previsor del encauzamiento legal del nuevo modelo económico aplicable en Canarias, con la natural pretensión de durabilidad en el tiempo, que la propia norma considera y pretende, no es -desde luego- ni sencilla en su diseño, ni segura en cuanto a la pacífica implantación de los mecanismos innovadores creados, y más aún, respecto a su continuidad y pervivencia, incluso contando con la posibilidad de efectuar los encajes y reajustes precisos, dada la fexibilidad de los sistemas arbitrados.

Se trata de una nueva empresa que se pretende acometer con nuevos moldes e incertidumbres y con abandono en gran medida del sistema económico y fiscal tradicional imperante en Canarias,con el carácter de singularidad histórica integrada en el acervo institucional, que ahora -conforme expresa la norma- se actualiza, incorporando por otro lado la garantía de aplicación de políticas específicas y suficientes

compensatorias de la lejanía e insularidad de Canarias,como región ultraperiférica de la Unión Europea, así como el establecimiento de un conjunto estable de medidas económicas y fiscales encaminadas a promover su desarrollo económico y social ,todo ello, no obstante, con la ratificación del principio de libertad comercial de importación y exportación y bajo la declaración de que el coste de la actividad económica en Canarias no debe situar al Archipiélago en una situación de desventaja respecto de la media de las restantes regiones del territorio nacional y de que la existencia misma del régimen económico y fiscal específico canario no dará lugar,en ningún supuesto, a la disminución del volúmen del gasto público estatal corriente y de inversión, destinable a las Islas.

El retraso del desarrollo reglamentario del REF,aireado en el último año por la prensa local, ha cobrado mayor interés y actualidad en fecha reciente particularmente a raíz y como consecuencia de la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Popular, tramitada en el Parlamento de Canarias en el mes de julio del presente año,que dió como resultado una resolución aprobada por el Pleno de dicho Parlamento en la sesión celebrada el dia 26 de julio de 1.995 como síntesis transaccional obtenida del contenido de dicha proposición no de ley y las enmiendas presentadas al efecto por los Grupos Parlamentarios Coalición Canaria y Socialista Canario.La resolución aprobada tiene el siguiente contenido:

"El Parlamento de Canarias acuerda :

Instar al Gobierno de Canarias para que solicite el Gobierno del Estado :

-La culminación,con la colaboración del Gobierno de Canarias,del proceso de negociación y armonización con la Comisión Europea,en orden a la compatibilidad de los textos promulgados y de desarrollo,con la normativa de la Unión Europea,sobre la base de que cualquier modificación de los textos ya aprobados deba realizarse bajo el prisma del mantenimiento del sistema actual, o de uno equivalente,de incentivos fiscales a la inversión y de los instrumentos de compensación a la lejanía e insularidad ya formuladas,así como de las previsiones del artículo 92.3.a del Tratado de la Unión Europea para las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de las regiones en las que exista una grave situación de subempleo.

-En caso de que fuera necesario,como resultado del proceso negociador,introducir cualquier mdificación a los textos legales promulgados,a someterlos al Informe del Parlamento de Canarias previsto en el artículo 45.3 del Estatuto de Autonomía de Canarias, en desarrollo de lo establecido en la Disposición Adicional Tercera de la Constitución.

-El desarrollo inmediato de los Reglamentos de la Ley 19/1.994,de 6 de julio,de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

-La aprobación,sin demora,del Texto Refundido de la normativa reguladora del Régimen Económico y Fiscal de Canarias."

Tambien despues de la última reunión habida entre los Presidentes del Gobierno de la Nación y del Gobierno Canario celebrada el 27 de septiembre de 1.995 se puso de manifiesto , según lo trascendido a los medios de comunicación, que durante lo que resta del mandato semestral en la presidencia española de la Unión Europea,se avanzaría en la solución de los conflictos surgidos con Bruselas y que una vez despejada esta cuestión se abordaría tanto la elaboración de los Reglamentos pendientes como el Texto Refundido de la Ley.En la misma fecha el Ministro de Economía y Hacienda declaró en el Congreso que su Departamento había enviado respuesta a Bruselas sobre las objeciones que la Unión Europea pone al texto actual de la Ley,estando en la actualidad pendiente de seguir avanzando en los contactos y en llegar a un acuerdo con la Comisión Europea respecto a los aspectos polémicos surgidos y a partir de ahí definir los reglamentos en concordancia con la solución que se arbitre.

El 17 de octubre del presente año el Gobierno de Canarias aprobó el texto de una comunicación dirigida al Parlamento de Canarias relativa, entre otras cuestiones, a la situación del proceso de desarrollo de la Ley 19/1.994, en la que se expresaba lo siguiente : "La Ley de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de

Canarias no está sirviendo todavía a los fines que la motivan,dado que distintos aspectos contenidos en la misma son objeto de reparos en el seno de la Unión Europea, lo que dificulta, en cierta manera,su desarrollo reglamentario. Esta situación determina incertidumbre en las expectativas de inversión y de empleo, que es preciso despejar con la máxima urgencia, sobre la base de evitar conflictos jurídicos que provocarían mayores reservas en los operadores económicos. Resulta así preocupante que catorce meses despues de la entrada en vigor de la Ley, no se hayan podido producir efectos materiales de la misma y no se hayan producido avances significativos en la búsqueda de una solución respetuosa con el espíritu de la Ley y el Derecho comunitario."

En las sesiones celebradas los dias 25 y 26 de octubre,el Pleno del Parlamento debatió dicha comunicación, remitida con la finalidad de procurar un pronunciamiento y un planteamiento común ante las autoridades estatales y comunitarias. Fué aprobada una resolución, que en la parte referida a este problema contiene un conjunto de declaraciones, del siguiente tenor:

-Exteriorizar la extrema preocupación por el grave retraso que existe en la promulgación del texto refundido y las y las disposiciones reglamentarias de desarrollo.

-Lamentar que hasta la fecha la Administración Central del Estado y la Comisión Europea no hayan conseguido resolver las discrepancias formales existentes sobre algunos de los preceptos de la la Ley Económica del

REF. Y reclamar una mayor colaboración de la CAC. para facilitar el proceso negociador.

-Esperar un espíritu de mayor flexibilidad por parte de la Administración del Estado en temas tales como la estanqueidad objetiva y subjetiva y en la libertad de establecimiento,en lo que las peticiones comunitarias coinciden, sensiblemente, con la posición de la Administración Autonómica y de la Comisión Europea.

-Recabar generosidad en la reglamentación de la Ley,acorde con los principios enunciados en su exposición de motivos y, en particular...,en la definición del tipo de prestación de servicios permitidos a las entidades acogidas al regimen de la Zona Especial Canaria.

A pesar de tales declaraciones, es lo cierto, que lo último que conocemos, en estos dias precisamente en que se aborda la redacción de este trabajo, es la exteriorización de cierto grado de frustración, resultante de las gestiones realizadas y reuniones mantenidas sucesivamente por el Presidente, por el Consejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias y los presidentes de las patronales canarias y de las Cámaras de Comercio en Bruselas con el Presidente del Grupo Interservicios y altos cargos de la Comisión Europea, así como en los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores, por la falta de salida inmediata y la situación de bloqueo o congelación del proceso de desarrollo de la modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, hasta el punto de cuestionarse en alguna medida la viabilidad misma de la

ZEC. No obstante, subsiste la creencia y expectativa de que finalmente durante el próximo mes de diciembre y antes de que concluya el actual período semestral de mandato de la presidencia española de la UE las diferencias existentes se resolverán.

Por otra parte, el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras que fué objeto de regulación legal innovadora en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,adaptada luego a los planteamientos globales de la Ley 19/94 mediante la inclusión en su Título Séptimo de las normas generales de aplicación, junto a las especiales de carácter fiscal y las relativas al régimen de cotizaciones a la Seguridad Social, está condicionado en su misma implantación,sus expectativas de evolución y desarrollo,así como en definitiva,en su consolidación y desenvolvimiento,por la extensión de la configuración legal que finalmente se otorgue al marco jurídico,aún pendiente de delimitación y de desarrollo, como consecuencia de la reordenación que se arbitre del sistema y del régimen aplicable a las Entidades que puedan acogerse al tratamiento diferenciado propio de la Zona Especial Canaria.

Esta indefectible vinculación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras a la suerte de la configuración de dicho Régimen Jurídico de la ZEC,notoriamente favorecedor a priori,en cuanto a las posibilidades de arranque y consolidación de dicho Registro Especial, en razón de las ventajas que

reportaría la inscripción en él, resulta evidente en razón a que existe la previsión legal ,contenida en el artículo 77 de la Ley 19/1.994,de que el régimen especial de bonificaciones contemplado para las liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades en el art. 76 respecto a las entidades no incluidas en el régimen ZEC,logicamente no seá de aplicación a las empresas navieras constituidas como entidades ZEC,las cuales gozarán del sistema arbitrado para dichas sociedades,cuyo régimen fiscal está configurado en los arts. 43 y siguientes con mecanismos de atracción indiscutiblemente más poderosos.

La hasta ahora limitada receptividad que ha tenido el nuevo Registro Especial de Buques y Empresas Navieras creado, deriva esencialmente de la actual situación de transitoriedad y de expectativas de reordenación del régimen jurídico de acogida de las Entidades ZEC, en la configuración definitiva resultante de la armonización que se verifique en relación con la normativa comunitaria.En los tres años transcurridos desde la promulgación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,cuarenta y siete buques han sido inscritos en las dos oficinas del Registro Especial, 24 en Las Palmas de Gran Canaria y 23 en Santa Cruz de Tenerife, existendo en la actualidad expedientes en trámitación e interés creciente por las solicitudes de información que se han canalizado, en función de los incentivos fiscales y sociales existentes y de las ulteriores perspectivas que pueden abrirse.En recientes declaraciones del Director General de la Marina Mercante

la pretensión a corto plazo es tener buques matriculados en torno a los tres millones de toneladas de registro bruto.

II.- EL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS DE CANARIAS.

1.- ANTECEDENTES INMEDIATOS DE SU CREACIÓN .-

Remontandonos a 1.986, sin perjuicio de anteriores iniciativas engrendadas más bien como ideas y propuestas aisladas que propugnaban la conveniencia de atraer a Canarias el abanderamiento de buques, fué a partir de ese año cuando empezó a plasmarse con más intensidad el interés concreto por parte de la Comunidad Autónoma de Canarias a través de su Gobierno, aunque aún con ciertas reticencias, de contar con estudios de viabilidad y de evaluación de los potenciales beneficios que para Canarias podría suponer la implantación de un Registro de esta naturaleza y que sirviera para encauzar el movimiento que ya se había puesto en marcha entre los navieros españoles para arbitrar la posibilidad de matriculación de sus buques en un Registro Especial atractivo, sin necesidad de acudir al remedio de las banderas de conveniencia.

Propiciaba entonces la oportunidad de acometerse tales estudios y sacar adelante la iniciativa de creación de un Registro Especial en Canarias la situación derivada de la entrada de España en la Comunidad Económica

Europea,con la consecuente mayor competitividad que habría de suponer para la Marina Mercante nacional,afectada ya por la grave evolución a la baja del mercado de fletes y el interés en el mantenimiento de la flota bajo pabellón español, pero en condiciones de hacer frente a las crecientes dificultades de su desenvolvimiento.

Abundaba además en favor de la elección de Canarias como lugar de instalación de dicho Registro el hecho de haberse dotado al Archipiélago en aquél entonces, en virtud del sistema propiciado con motivo de la adhesión de España a la C.E.E., plasmada en el Tratado de 12 de junio de 1.985 y cuyo texto fué publicado en el BOE de 1 de enero de 1.986, consistente en un régimen especial resultante de los términos del artículo 25 del Acta de Adhesión a las Comunidades Europeas y del Protocolo número dos incorporado a dicho Tratado, por el que las Islas Canarias conservaban un status diferenciado,al no quedar comprendidas dentro del territorio aduanero de la Comunidad,no siendo en consecuencia aplicables los actos relativos al IVA ni la política agrícola común, salvo determinadas disposiciones de carácter socioestructural para el sector de la agricultura a adoptar por mayoría cualificada por el Consejo, ni aplicables los actos relativos a la política común de la pesca, aunque dejandose abierta la posibilidad de decidir ulteriormente a instancia del Reino de España la integración del Archipiélago en el territorio aduanero de la Comunidad, así como la extensión a las Islas Canarias

de las disposiciones vigentes del Derecho comunitario. Este régimen fué alterado con posterioridad al sobrevenir insuficiencias y otros factores que hicieron inviable las medidas previstas en el Protocolo N° 2 y que determinaron que en diciembre de 1.989 el Parlamento de Canarias instara al Gobierno de la nación el cambio del sistema especial canario, pronunciandose a favor de una mayor integración en las políticas comunes de la Comunidad, emprendiendose a partir de entonces las negociaciones que culminaron con el Reglamento del Consejo (CEE) N° 1.911/91 de 26 de junio,relativo a la aplicación de las disposiciones del Derecho Comunitario en las Islas Canarias y con la Decisión del Consejo,adoptada en la misma fecha, por la que se establece un programa de opciones específicas por la lejanía y la insularidad de las Islas Canarias (POSEICAN), que fueron publicados en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el 29 de junio de 1.991.

Y completaba el marco que favorecía la procedencia del nuevo diseño pretendido, la obligada reforma del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, pendiente de abordar y que en aquél momento era objeto de viva polémica,lo que abría expectativas y permitía acoger, entre las disposiciones previsibles, las relativas a la regulación innovadora del Registro de Buques y de Empresas Navieras a crear,conforme a las posibilidades y conveniencias del momento.

2.- ESTUDIO DEL INSTITUTO MARÍTIMO ESPAÑOL.-

En tales circunstancias fué solicitada el 23 de junio de 1.986 al Instituto Marítimo Español (IME) por parte del Gobierno de Canarias, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y la Asociación Española de Refinerías de Petróleos (ASEPETROL), la realización de un estudio específico sobre la procedencia, oportunidad y viabilidad de creación de un Registro de Matriculación de Naves en Canarias.

Este estudio fué realizado por el IME,bajo la coordinación de su Presidente,Miguel Pardo Bustillo y de Álvaro Delgado Garzón, quien actuó como Coordinador General,contando con la colaboración de destacados especialistas que aportaron sendos dictamenes,referidos a las siguientes materias :

Área Económica, a cargo de Jesús Casas.

Área Constitucional,Leopoldo Torres.

Área Mercantil,Luis Figaredo y José María Alcántara.

Área Fiscal, José Luis de Juan.

Área Laboral, Jesús Rives.

En octubre de 1.986 fué ultimado el trabajo encargado, entregandose con los dictamenes emitidos por los asesores que colaboraron en su confección y -a modo de síntesis- con las conclusiones ofrecidas,que fueron las siguientes :

"A) EN RELACION CON LA SITUACION DE LA MARINA MERCANTE COMUNITARIA.-

Esta conclusión fué alcanzada tomando como punto de partida el contenido de los documentos denominados "Comunicación y Propuestas de la Comisión transmitidas al

Consejo hacia una Política común de Transportes Marítimos" ,de 19 de marzo de 1.985 ,y "Dictamen del Comité Económico y Social,sobre la Comunicación anterior", de 21 de mayo de 1.986.

Del primer documento, por su significación, a los efectos pretendidos, se entresacaron y plasmaron los siguientes datos de partida de interés :

-"La Comunidad tiene el 25 % del tonelaje mundial.

-"La edad media de la flota comunitaria es ligeramente superior a la mundial.

-"La Comunidad constituye la primera zona de intercambio comercial del mundo con terceros paises (veinte por ciento en valor de las importaciones y exportaciones).

-"El 95% del trafico comunitario con terceros paises se realiza por mar y el 30% del tráfico dentro de la Comunidad.

-"De esos tráficos los buques con pabellón comunitario transportan el 40%.El otro 60% lo realizan de una parte navíos de paises comerciales asociados (v.g. Noruega) y pabellones de libre matriculación, de los cuales el 23 % pertenece, a su vez, a armadores de la Comunidad."

Del mismo documento se reproduce, dentro de esta primera conclusión del informe, la formulación de los principios contenidos en el apartado 20, y que la Comisión presenta como Guia para las futuras acciones comunitarias en el transporte marítimo, a saber :

-" Tener en cuenta en los intercambios comerciales los efectos para la competitividad de la navegación marítima.

-" Reglamentaciones Internacionales Comunitarias en los casos en que se vea afectada la competitividad,evitando medidas unilaterales.Apoyo a la OMI, OCDE y a la OIT.

-" Concentrar esfuerzos a nivel comunitario, llegando si fuera necesario, a compensar para luchar contra prácticas desleales.

-" Política común frente a terceros paises e igualdad de trato de los armadores de la Comunidad por los Estados miembros.

-" Política marítima liberal en interés común de los armadores de la Comunidad, teniendo en cuenta los intereses de los paises asociados comerciales , es decir de los paises en vías de desarrollo.

-" Mantener y mejorar las normas de seguridad marítima.

-" Fomentar la competitividad comercial de la navegación marítima para cumplir con los objetivos generales del Tratado de Roma, tales como el desarrollo económico y el fomento del empleo de oficiales y marineros de la Comunidad."

Con tales antecedentes y en línea con los términos del Dictamen del Comité Económico y Social sobre la expesada Comunicación, la primera conclusión deducida es "que la CEE. y, por tanto nuesro País, debe optar por una de estas tres alternativas :

- Ver cómo su Marina Mercante sucumbe ante las políticas marítimas de terceros paises.

- Dejar que los armadores comunitarios utilicen el llamado "flagging out", es decir, se amparen en los pabellones de libre matriculación.

- Crear políticas marítimas que permitan el control de su flota, en condiciones de competitividad con terceros paises.

Precisamente una de las soluciones dentro de este apartado es la creación de Registros Especiales de Matriculación, como ya se están desarrollando por el Reino Unido con el Registro de Man y por parte de Francia con el Registro de Kerguelen".

B) CON REFERENCIA A LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA.-

La segunda conclusión ofrecida, para España,"es equivalente a la citada para la CEE.:Si queremos una flota mercante española no queda más alternativa que crear las condiciones que defiendan a los armadores frente a la competencia de terceros paises. Y una forma clara de conseguirlo es la creación de un Registro Especial de Matriculación de Buques Mercantes".

C) EN CUANTO A LA LOCALIZACION DEL REGISTRO ESPECIAL .-

"La Comunidad Autónoma Canaria forma parte de la CEE. a todos los efectos, salvo las excepciones establecidas en el Acta de Adhesión.De otra parte, el proyecto de modificación del REF permitirá un Régimen Especial Fiscal para el Archipiélago Canario.

Estos argumentos, junto con las circunstancias geográficas, sociales,políticas y económicas de la insularidad, justifican las ventajas de la Comunidad Autónoma Canaria como la ideal para la creación del Registro Especial".

D) FINALMENTE,SOBRE LA VIABILIDAD JURÍDICA DEL PROYECTO ,presentada como cuarta conclusión, queda integrada en el contenido de los dictamenes de los asesores jurídicos y económicos que ofrecieron su colaboración respecto de cada una de las materias tratadas y que en forma resumida puede sintetizarse del siguiente modo :

El informe económico fija como "objetivo final perseguido, la conformación de un marco que permita la pervivencia de una flota nacional competitiva,seriamente amenazada por ser el marco español más restrictivo que aquéllos bajo los cuales operan los principales competidores de la flota mercante nacional, en una série de factores que afectan significativamente a la explotación económica de los buques,lo que es aplicable no sólo a los registros de libre matriculación (Liberia,Panamá) y a los registroos off-shore (Isla de Man,Kerguelen...), sino tambien a un buen número de los registros tradicionales de paises desarrollados...Por ello se pretende alcanzar la flexibilización del marco español en los aspectos de mayor incidencia para la explotación de la empresa naviera y ,por tanto,mayor efecto sobre su competitividad".

A tal fin aborda los aspectos más relevantes, referidos a la adquisición de recursos (buques, pertrechos,consumos,servicios,seguros,reparaciones.);marco laboral (cuadros mínimos de tripulaciones,cotizaciones a la seguridad social y regímenes contractual y fiscal de los tripulantes ; y de forma particular, las ventajas derivadas de la creación del Registro Especial para las Islas Canarias y para la economía española en general, tanto a nivel macroeconómico nacional,como para las empresas navieras.

Los dictamenes jurídicos que forman parte del Estudio y que separadamente versan sobre las distintas materias antes indicadas, relacionadas con el establecimiento de un Registro especial de buques y empresas navieras en la Comunidad Autónoma Canaria, asumen como premisa y cuestión previa la aceptación de la imposibilidad legal absoluta de la hipótesis del abanderamiento de naves con pabellón de conveniencia, descartando de raíz por irrealizable e inconcebible el otorgamiento de cobertura a un pabellón canario de tal naturaleza a causa del manifiesto conflicto constitucional que supondría, considerando la atribución de competencia exclusiva al Estado en materia de marina mercante y abanderamiento de buques, que el artículo 149 apartado 1 número 20 de la Constitución Española contiene.

Sobre esto mismo no hay que olvidar por otro lado que constituyen principios básicos reconocidos del Derecho Marítimo consuetudinario, hoy incorporados al

Convenio Internacional sobre el Alta Mar hecho en Ginebra el 29 de abril de 1.958, que entró en vigor en España el 27 de marzo de 1.971. Estos principios son, entre otros, los relativos a :

- La libertad de la alta mar, que implica que esté abierta a todas las naciones, sin posibilidad de que ningún Estado pueda pretender legitimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía (art. 2°).

- El derecho que tienen todos los Estados con litoral o sin él a que naveguen en alta mar los buques que enarbolen su bandera. (art. 4°).

- La atribución a cada Estado del derecho a establecer los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que pueden ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho a enarbolar su bandera. (art. 5°).

- El otorgamiento a los buques de la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar y la exigencia de una relación auténtica que ha de existir entre el Estado y el buque(art. 5°).

- Y , en particular, la obligación que tienen los Estados, en orden a que han de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolen su pabellón, en los aspectos administrativo,técnico y social (art. 5°).

Estos principios han sido sustancialmente reproducidos y desarrollados más pormenorizadamente aún en los artículos 87 y siguientes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar aprobada el 10

de diciembre de 1.982 en Montego Bay (Jamaica),abierta a la firma desde esa fecha y hasta el 10 de diciembre de 1.984.El acta final de la Convención fué firmada por las delegaciones de 149 Estados,incluida la de España, que en cambio se abstuvo de la votación de aprobación del Convenio y aún tampoco ha sido ratificado por nuestro País.Hasta fecha reciente no había entrado en vigor por no haber alcanzado el número necesario de ratificaciones, fijado en el art. 308 en sesenta instrumentos de adhesión depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas,lo que ha acontecido finalmente en el último año.

Por todo ello, quedó centrada la temática objeto de cada dictamen, en cuanto a los aspectos abordados, a la exclusiva finalidad de creación del Registro Especial de buques en la CAC, partiendo siempre de la base de que los buques que se inscriban habrán de enarbolar el pabellón español.

3.- EL PROYECTO DE LEY DE 1.990 DE CREACION DEL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES ESPAÑOLES DE CANARIAS (REBECA).-

La Exposición de Motivos justifica la creación de este Registro Especial bajo la consideración de que "se trata de una medida esencial para la supervivencia de la flota mercante nacional y el mantenimiento de la presencia española en el mundo como nación marítima, en la medida en que la creación del Segundo Registro Español puede paliar e incluso invertir el descenso de tonelaje

La finalidad básica a la que responde el nacimiento del nuevo Registro, conforme expresa esta parte introductoria del proyecto de norma, es la de conseguir la reducción de los costes de producción que gravitan sobre la empresa naviera para hacerla más competitiva y rentable dentro del panorana del tráfico marítimo internacional, el línea con lo ya actuado por otros paises comunitarios al crear sus propios registros libres o segundos registros.

El punto de partida reconocido en esta Exposición es el de la situación del transporte marítimo internacional afectada por la profunda depresión del mercado marítimo que ha mermado de forma notable la tradicional competitividad de las flotas mercantes occidentales,no siendo ajena a esta situación la flota española que ha perdido el cincuenta por ciento de su tonelaje, desde el máximo histórico de 1.978, con 7,6 millones de T.R.B. Los efectos negativos de esta situación,principalmente,se resumen en las limitaciones del transporte bajo pabellón español de productos considerados esenciales para la propia supervivencia nacional que en eventuales situaciones de emargencia haría gravitar sobre flotas de pabellón extranjero el suministro de tales materias primas ; la descompensación de la balanza de fletes ; el aumento del paro ; y la reducción de actividades de sectores industriales y de servicios relacionados con el tráfico marítimo.

Tales declaraciones, enmarcadas en la línea argumental de justificación y claro apoyo a la medida de

implantar en Canarias el nuevo Registro,suficientemente reveladoras de los presupuestos exteriorizados sobre los que descansan, plenamente asumibles por notorios y evidentes, quedaron luego huecas de contenido esencial, generando en gran medida frustración, al revisarse la articulación del texto elaborado, por falta de correspondencia de las medidas concretas arbitradas para materializar la finalidad pretendida, no obstante el singular esfuerzo desplegado, que incluso alcanzó caracteres de minuciosidad. Por ello, la iniciativa de la Administración en cuanto a la elaboración de este primer proyecto normativo,no tuvo una acogida favorable por los sectores directamente afectados, especialmente por parte de las empresas navieras que patentizaron su disconformidad ante este proyecto que no aportaba atractivos significativos desde la perspectiva empresarial, particularmente por no abordarse en profundidad auténticos remedios y paliativos fiscales frente a los elevados costes fijos de explotación y porque ,además, las disposiciones relativas a las tripulaciones no respondían a las exigencias del sector, ofreciendo el aspecto de estar atemperadas por previos condicionantes aflorados en negociaciones o acuerdos con los sindicatos.

Dentro de las Disposiciones Generales se prevé que el Registro se articule como segundo registro español, dependiente en su funcionamiento y organización del Ministerio de Transportes,Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.Los

buques inscritos en él arbolarán el pabellón nacional español.

El proyecto contempla dos tipos de inscripción,normal, a petición del propietario del buque, y provisional, a petición del arrendatario del buque a casco desnudo, con duración mínima de un año.Regula las formalidades para llevar a efecto la inscripción de los buques de construcción nacional y de los buques existentes de pabellón nacional,pero sólo los pertenecientes a las listas 1ª y 2ª de las contempladas en el R.D. 1.027/89, de 28 de julio; así como los procedentes de importación temporal o definitiva.

Lo más significativo en cuanto a las disposiciones sobre los requisitos a cumplir por los buques, es la determinación de que sólo podrán ser objeto de inscripción en el Registro Especial los buques mercantes afectos a la navegación marítima internacional cuyo tonelaje de arqueo bruto sea igual o superior a 500 TRB/GT, sin que puedan inscribirse los buques de edad superior a veinte años, ni tampoco los dedicados al transporte de pasajeros o mercancías entre puertos nacionales, con la única excepción de las autorizaciones especiales por la Dirección General de la Marina Mercante para verificar dicho transporte en caso de que no haya buque del Registro Ordinario adecuado o disponible. Esta exclusión del tráfico de cabotaje constituye una constante que se ha mantenido en los proyectos y textos normativos elaborados con posterioridad, con supeditación al desarrollo del proceso de liberalización de la

navegación de cabotaje conforme al marco comunitario europeo.

Sobre las tripulaciones se exige que sean de nacionalidad española o de algún Estado miembro de la CEE., disponiendose que en todo caso el Capitán y el Primer Oficial deberán ser de nacionalidad española, debiendo - al márgen de ello- cumplir los buques inscritos las obligaciones derivadas de los Convenios Internacionales relativos a la OMI y a la OIT.

Finalmente, en las disposiciones relativas a las sociedades se contiene la limitación de inscripción en el Rebeca a las personas jurídicas domiciliadas en la Zona Especial de las Islas Canarias,especificandose que las sociedades propietarias o explotadoras de buques han de tener su domicilio y la dirección efectiva de la empresa en el territorio de la CAC.

Carente este proyecto de medidas efectivas de incidencia en los costes de explotación, sobre el régimen de contrataciones, exenciones o reducciones fiscales y de cotizaciones a la seguridad social, no siguió adelante su tramitación.

4.- EL ANTEPROYECTO DE LEY DE 1.991 .-

Surge este Anteproyecto en Diciembre de 1.991, sin exposición preliminar, dividido en seis cortos capítulos. La regulación de los Registros Especiales de Buques y de Empresas Navieras,propietarias o explotadoras de naves, se estructura en forma condicionada, siempre que tengan en Canarias el establecimiento principal y el centro

efectivo de contról de los buques, o que teniendolos en el resto de España o en el Extranjero, nombren un representante, persona física o jurídica residente en Canarias a través del cual operen.

La matrícula o registro y el abanderamiento determinan la aplicación de las leyes españolas de todo órden relativas al buque y al personal a su servicio.

Los requisitos a cumplir para la inscripción se mantienen en cuanto al tipo de buque mercante construido o en construcción, utilizado o destinado a ser utilizado en el transporte de mercancías o de pasajeros para los tráficos de navegación exterior y extranacional ;considerandose navegación exterior la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas ; y navegación extranacional la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas sometidas al ejercicio de los derechos de soberanía y de jurisdicción.Tambien se contempla que conforme evolucione el proceso de liberalización del tráfico de cabotaje determinado en el marco comunitario,el Gobierno podrá permitir la inscripción en el Registro Especial de los buques destinados a este tráfico,modulando los requisitos a cumplir.

El tamaño mínimo de los buques se reduce a 100 Tonelads de Registro Bruto.

Pero la novedad sustancial introducida está en el régimen de nacionalidad de los tripulantes,

dimensión,cualificación y condicioones laborales.En cuanto a la nacionalidad, se fija que al menos un cincuenta por cien de la tripulación deberá tener nacionalidad española o de algún Estado miembro de la CEE.No obstante se posibilita que por razones de idoneidad y a instancia del armador los buques inscritos en este Registro puedan emplear tripulantes extranjeros de paises no comunitarios en proporción superior a la antes expresada cuando realicen navegación exterior o extranacional,bastando que esta circunstancia se ponga en conocimiento del órgano gestor del Registro.La dimensión de la tripulación mínima de seguridad del buque la fijará el propio órgano gestor a instancia del armador al formalizar la solicitud de matrícula, en función del tipo de buque, su grado de automatización y el tráfico a que esté destinado, posibilitandose la polivalencia funcional de las tripulaciones en razón de su adecuada cualificación. Las condiciones laborales de los tripulantes extranjeros empleados a bordo de los buques inscritos en el Registro Especial se atemperarán a lo establecido en el convenio colectivo de la empresa contratante o a las condiciones libremente pactadas entre la empresa y el trabajador, pero siempre bajo la garantía del respeto de los mínimos exigidos por la legislación del país de procedencia del trabajador y por la normativa emanada de la OIT.

Como especialidades del régimen fiscal se introduce la exención del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados para las operaciones

realizadas por los buques inscritos en el Registro Especial.Y, aún adoleciendo de la anomalía de no establecerse previamente, se aborda el régimen de las tasas de inscripción, de funcionamiento y de baja ,por importe de 100 pesetas por TRB,con tope máximo de un millón de pesetas, como recurso económico de la Comunidad Autónoma Canaria.

Tambien se contempla para los tripulantes la deducción como gasto en los ingresos íntegros, a efectos de la liquidación del Impuesto de la Renta de las Personas Físicas, de un porcentaje del 15 %, aplicable sólo a los ingresos de trabajo personal que se hayan devengado en los tráficos de navegación exterior y extranacional.

Sobre el Impuesto de Sociedades se prevé que las empresas navieras inscritas en el Registro Especial tributen al tipo de gravámen del 25% por la parte de la base imponible procedente de la actividad de explotación naviera desarrollada en los tráficos de navegación exterior y extranacional.

Y respecto al sistema de cotizaciones a la Seguridad Social se establece para los tripulantes de los buques inscritos una bonificación del 50 % de la cuota empresarial, que se extiende tambien a la relativa a horas extraordinarias.

Si bien las empresas navieras al analizar el contenido de este anteproyecto lo asumieron con determinados matices, por responder basicamente a los planteamientos de fondo resultantes de la problemática

que afecta a la flota mercante nacional, no obstante propusieron tambien se cubrieran otras carencias del texto para perfeccionarlo.

Por otra parte, la reacción normal de los sindicatos frente a los contenidos del proyecto normativo, en la parte que los concierne,en principio es de oposición, pero no ya con carácter frontal por los efectos y consecuencias derivados del traslado de gran parte de la flota a pabellones de conveniencia para poder competir en el mercado del transporte internacional.

5 .- LA ENMIENDA N° 657 DE ADICIÓN AL PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE Y SU INCLUSION COMO DISPOSICIÓN ADICIONAL DECIMOQUINTA EN LA LEY 27/1.992, DE 24 DE NOVIEMBRE.-

El grupo parlamentario socialista en el Senado presentó esta enmienda de adición en el trámite correspondiente del procedimiento legislativo ordinario de aprobación del proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con amparo en la siguiente motivación :

"Se considera imprescindible y urgente la creación de un Registro Español de buques y Empresas Navieras para hacer posible la competitividad y supervivencia de las empresas navieras españolas y de sus tripulaciones,frente a la actual competencia de los segundos Registros tanto comunitarios como exteriores.Dando respuesta a los compromisos derivados del proceso de liberalización comunitaria de los diferentes tráficos marítimos,

a la actual competencia de los segundos Registros tanto comunitarios como exteriores.Dando respuesta a los compromisos derivados del proceso de liberalización comunitaria de los diferentes tráficos marítimos, resultantes del Tratado de Roma y de la Constitución del Mercado Único Europeo".

La enmienda propone la incorporación al texto normativo de una Disposición Adicional Nueva reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras y está dividida en siete apartados, relativos a : 1) Objeto,Régimen Jurídico y normas de funcionamiento . 2) Gestión y administración del Registro. 3) Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques. 4) Requisitos de inscripción de las empresas navieras y de los buques. 5) Requisitos de las navegaciones. 6) De las dotaciones de los buques. Y 7) Normativa laboral y de seguridad social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Mientras se desarrollaba el procedimiento legislativo, se recabó el 3 de octubre de 1.992 por el Presidente del Gobierno de la CAC. la emisión de dictamen preceptivo al Consejo Consultivo de Canarias , en trámite de urgencia, sobre si la referida enmienda modifica o afecta al Régimen Económico y Fiscal de Canarias. El Órgano Consultivo evacuó la consulta emitiendo su dictamen Nº 9/92 el 22 de octubre siguiente, concluyendo que de conformidad a lo razonado en los fundamentos III y IV del Dictamen la enmienda examinada no modifica ni afecta al REF de Canarias. Como síntesis de la respuesta

perfiles, sin que exista una asignación competencial expresa al Estado para ordenar el REF de Canarias, que circunscriba la materia sobre la que actúa sus potestades. Es el Estado el que decide, tras la actuación de los mecanismos de información recíprocos,en el ejercicio de sus competencias, la inclusión ex novo en el REF de materias hasta ahora ajenas a él. No es posible actuar interpretando la institución económico y fiscal de forma que se reconduzca a la misma cualquier medida que tenga por referente a Canarias. Al analizar detenidamente la ordenación cuya incidencia en el REF se cuestione hay que determinar si la medida es en efecto reconducible al parámetro constitucional-estatutario ordenador del mencionado instituto o si, por el contrario, supone simplemente una concreción de la competencia general del Estado en el territorio de Canarias, lo que obliga a depurar el parámetro con la mayor exactitud posible, para no incidir en una interpretación expansiva desnaturalizadora y desconocedora de la organización competencial y la organización territorial del poder articulado por la Constitución.

En el fundamento IV de este Dictamen se precisa que, al contener la enmienda la regulación relativa al registro y abanderamiento de buques mercantes, de un lado, asi como de las condiciones del régimen laboral y de seguridad social de las tripulaciones de los buques inscritos en el referido registro especial, de otro, estos contenidos afectan a la competencia exclusiva del Estado,el primero,en cuanto reservado en toda su

extensión por el art. 149. 1. 20° CE , sin se se produzca ninguna invasión en las materias de competencia autonómica relativas al transporte marítimo interinsular,cuyo ejercicio por la CAC está contemplado en el art. 34 A) 5) del Estatuto de Autonomía de Canarias, en relación con los arts. estatutarios 29.13 y 35 a) y el art. 1 de la Ley Orgánica 11/82, de Transferencias Complementarias a Canarias , y en cuanto al segundo contenido, que afecta a la legislación laboral y de seguridad social, el art. 149. 1. 7°y 17° CE atribuye al Estado la competencia exclusiva, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas, lo que en Canarias se ha concretado en la atribución a la CAC del ejercicio de las competencias de ejecución de los servicios de la Seguridad Social, en virtud de lo dispuesto en el art. 34 B) 3) EAC, en relación con el art. 35 a) y art. 1 LOTRACA.

Fué admitida esta enmienda de adición, practicamente en su totalidad, salvo en lo concerniente al régimen propuesto para la inscripción de buques en régimen de cabotaje entre puertos o puntos del territorio español peninsular y con las Islas o con Ceuta y Melilla, en el caso de que siga o preceda a una navegación exterior, que quedó diferida al resultado del proceso de liberalización de la navegación de cabotaje determinado en el marco comunitario europeo,programado para materializarse en 1.993, en una parte,y a partir del 1 de enero de 1.999 para el tráfico de cabotaje con las Islas. Y quedó

de la navegación de cabotaje determinado en el marco comunitario europeo,programado para materializarse en 1.993, en una parte,y a partir del 1 de enero de 1.999 para el tráfico de cabotaje con las Islas. Y quedó incorporada como Disposición Adicional Decimoquinta en la Ley de 24 de noviembre de 1.992, Núm. 27/92, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, publicada en el BOE núm. 283 del dia siguiente 25 de noviembre.

La nueva regulación dada tiene su soporte principal en el antes comentado Anteproyecto de 1.991.

Se crea el Registro Especial de buques y empresas navieras en el que para inscribirse han de reunirse los requisitos previstos en la disposición adicional. Estará situado en el territorio de la CAC. Es de carácter público y su gestión y administración se realizará a través de dos oficinas adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, una con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife,incardinadas en las Capitanías Marítimas. La inscripción en el Registro Especial de buques que realicen exclusivamente navegación exterior o extranacional, supondrá la baja simultánea en el Registro ordinario regulado en el art. 75 de la propia Ley. La patente de navegación de los buques inscritos será otorgada por el Ministro de O.P. y T. y expedida por el Director General de la Marina Mercante,habilitará para navegar bajo pabellón español y legitimará a los Capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo. Para la inscripción de buques de pabellón extranjero no

se exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

Los requisitos de inscripción determinados son los siguientes :

- Las empresas navieras han de tener en Canarias el Centro efectivo de control de la explotación de los buques,o , si lo tienen en el resto de España o en el extranjero, han de contar con establecimiento o representación permanente en Canarias a través del cual vayan a ejercer los derechos y cumplir las obligaciones atribuidas por la legislación vigente y las que deriven de la disposición adicional y de sus normas de desarrollo.

- El tipo de buque que puede ser inscrito es civil utilizado para la navegación con propósito mercantil, con exclusión de los dedicados a la pesca, estén construidos o en construcción. Su tamaño mínimo es de 100 TRG.

- El título requerido sobre los buques por parte de las empresas navieras es el de propiedad o el de posesión bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

- Los buques procedentes de otros registros deerán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España,`por lo que podrán ser objeto de inspección previa a su inscripción en el Registro Especial en las condiciones

que determine el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.Además, en los casos de buques importados sujetos a la formalidad de pago de los tributos de aduanas, el titular del mismo habrá de aportar el justificante de dicho pago con carácter previo a la matriculación.

- En orden a los requisitos de las navegaciones,solamente podrán destinarse los buques inscritos a la navegación exterior o a la extranacional, aunque se prevé que el Gobierno mediante Real Decreto podrá permitir la inscripción en el Registro especial de los buques que se destinen a la navegación de cabotaje, con la modulación del régimen aplicable que se determine, a la vista del proceso de liberalización que resulte del marco comunitario europeo.

En cuanto a las dotaciones de los buques, el apartado seis de esta Disposición Adicional fijó los siguientes requisitos :

- El Capitán y el primer Oficial deberán tener, en todo caso, la nacionalidad española.

- El resto de la dotación habrá de ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Comunidad Europea, al menos , en un cincuenta por ciento. No obstante, cuando ho haya disponibilidad de tripulantes que reunan estas condiciones y medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, el MOPT podrá autorizar a las empresas solicitantes de empleo de tripulantes no nacionales de la CEE en

proporción superior a la expresada, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación.

- Sobre composición mínima, esta será fijada por el MOPT antes de que formalice la matricula del buque en el Registro, a instancia de la Empresa naviera, en función del tipo de buque, su grado de automatización,y del tráfico a que esté destinado, debiendo ajustarse al mínimo compatible con la propia seguridad del buque y de la navegación, así como a los compromisos internacionales asumidos por España.

- Las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos de especial cualificación técnica, teniendo en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones, derivadas de la adecuada cualificación de las mismas, habrán de ser objeto de determinación ulterior, por via reglamentaria.

Sobre las condiciones laborales y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro especial, se dispone que se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre respetando la normativa emanada de la OIT o, en defecto de sometimiento expreso, por lo establecido en la normativa laboral y de Seguridad Social española, sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

Finalmente se extiende el régimen de tasas establecido en la Disposición adicional decimosexta de esta Ley a los buques inscritos en el Registo Especial,

al igual que los matriculados en el Registro Ordinario regulado en el art. 75, constituyendo el hecho imponible, la inscripción, la baja y el mantenimiento o permanencia de cada buque matriculado en el Registro.Los sujetos pasivos son las empresas navieras y responsables subsidiarios los administradores de las mismas.El tipo fijado inicialmente fué de 25 pesetas por unidad de arqueo de cada buque, revisable anualmente de acuerdo con la variación que experimente el índice de precios al consumo.Esta tasa habrá de ser objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.

Con posterioridad y en desarrollo de la disposición legal examinada se ha dictado el Real Decreto Núm. 897/1.993, de 11 de junio (BOE nº 152, de 26 de junio de 1.993),como consecuencia de que en el seno de la política comunitaria de liberalización de los transportes, y con el fín de facilitar y fomentar la libre competencia entre las empresas, la CEE. aprobó el Reglamento 3577/.992 del Consejo, de fecha 7 de diciembre de 1.992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, estableciendo, aún con ciertos límites y dilaciones, la libre realización del cabotaje continental por las empresas navieras comunitarias a partir del 1 de enero de 1.993, siempre que se utilicen buques matriculados que naveguen bajo pabellón de un Estado miembro y cumplan los requisitos ordenados para efectuar servicios de cabotaje en dicho Estado.

Esta norma reglamentaria autoriza, a partir del 1 de julio de 1.993, la inscripción en el Registro Especial de buques y empresas navieras que realicen navegaciones de cabotaje peninsular de mercancías, con excepción del petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable, pudiendo, en consecuencia, a partir de la fecha indicada realizar los tráficos de navegación exterior, extranacional, de cabotaje peninsular o de cabotaje peninsular combinado con alguna de las navegaciones anteriores.

Tambien autoriza que a partir del 1 de enero de 1.994 pueden inscribirse los buques que realicen servicios de crucero,como medida de fomento de dicha actividad con suficiente antelación al 1 de enero de 1.995, fecha de entrada en vigor de la liberalización comunitaria de estos servicios, a fin de que las empresas navieras españolas puedan contar con una posibilidad de participación en la oferta de estos servicios en condiciones de libre competencia con el resto de las navieras comunitarias.

Con referencia al señalado Reglamento (CEE) Nº 3577 /92 del Consejo ha de precisarse que su art. 6 dispone que, con carácter excepcional, estarán excluidos temporalmente de la aplicación del Reglamento los siguientes servicios de transporte marítimo prestados en el Mediterráneo y en las costas de España, Portugal y Francia :

- Los señalados servicios de crucero, hasta el 1 de enero de 1.995.

- El transporte de mercancías de interés estratégico (petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable), hasta el 1 de enero de 1.997.

- Los servicios efectuados por buques de menos de 650 TB, hasta el 1 de enero de 1.998.

- Los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores, hasta el 1 de enero de 1.999.

Además y tambien con carácter excepcional, el cabotaje insular dentro del Mediterráneo y el cabotaje relativo a los arhipiélagos de Canarias, Azores y Madeira y Ceuta y Melilla, las islas francesas situadas frente a la costa del Atlántico y los departamentos franceses de Ultramar, quedarán temporalmente excluidos de la aplicación de este Reglamento hasta el 1 de enero de 1.999.

Por otra parte, el art. 3.4 de este Regamento CEE. prevé que la Comisión efectuará un estudio detenido de las consecuencias económicas y sociales de la liberalización del cabotaje insular, previamente definido como el correspondiente al transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la parte continental y en una o más islas de un sólo y mismo Estado miembro, así como entre puertos situados en las islas de un sólo y mismo Estado miembro, y presentará un informe al Consejo antes del 1 de enero de 1.997. A su vez, tambien se ha previsto, que sobre la base de dicho informe, la Comisión presentará al Consejo una propuesta en la que se podrán incluir adaptaciones de las disposiciones sobre la nacionalidad de la tripulación de

los buque de cabotaje insular y de los cargueros de más de 650 TB, que efectúen el cabotaje insular cuando el viaje de que se trate siga o preceda a un viaje con destino a otro Estado o a partir de otro Estado, de forma que el sistema definitivo sea aprobado por el Consejo en su debido momento y antes del 1 de enero de 1.999.

6.- PROPOSICIÓN DE LEY SOBRE MODIFICACIÓN DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DEL RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL DE CANARIAS Y ACTUALIZACIÓN DE LOS PUERTOS FRANCOS.

La Mesa del Parlamento de Canarias el 6 de mayo de 1.993 adoptó el acuerdo de admitir a trámite la solicitud de adopción de acuerdo para presentar antes las Cortes Generales esta Proposición de Ley, acogiendo la solicitud efectuada por el Grupo Parlamentario Agrupaciones Independientes de Canarias- AIC, así como su tramitación por el procedimiento de urgencia.El 12 de mayo se publicó dicha proposición en el BO del Parlamento de Canarias, con la indicación de que la Memoria acompañada a la misma queda a disposición de los Diputados para su consulta en la Secretaría General de la Cámara. Tomada en consideración por el Pleno en sesión celebrada el 19 del mismo mes, se dispuso por la Mesa el envío a la Comisión de Economía,Comercio,Industria,Aguas y Energía y la apertura del plazo de presentación de enmiendas a la totallidad y al articulado a partir del 4 de junio y hasta el dia 14 siguiente y que se recabara el dictamen preceptivo del Consejo Consultivo de Canarias, a emitir

dentro del término perentorio que se fijó con vencimiento marcado para el dia 3 de junio.

El dictamen de dicho órgano Consultivo nº 8/93 de fecha 3 de junio contiene un pronunciamiento específico sobre uno de los aspectos abordados el el Título III, integrado en el Libro V de la Proposición dedicado a la Zona Especial de Canarias,las Zonas Francas y el Registro Especial de Buques, referente a las Normas de Gestión y Régimen Fiscal y de Seguridad Social aplicables al Registro de Buques de Canarias creado por la Ley 27/1.992; concretamente el relativo al art. 87.2 sobre las condiciones laborales de los trabajadores no residentes en España ni en ningún otro Estado miembro de la CEE, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, en cuanto preveía un sistema de regulación de esta materia que aún siendo acorde con el tratamiento sustancial dado a esta cuestión en el apartado siete de la disposición adicional decimoquinta de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, no obstante introducía una variación de significada trascendencia que obviaba la declaración de observancia necesaria de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España. En tal sentido, una de las conclusiones formuladas resalta la contravención del órden público interno y de la normativa constitucional que se indica en la ordenación de determinados aspectos del régimen laboral de las tripulaciones de los buques inscritos en el Segundo Registro. Esta conclusión se apoya en las siguientes

declaraciones incorporadas al fundamento IV del documento que se examina :

"El reenvío que opera el art. 87.2 de la Proposición pudiera ser contrario al órden público interno español, alterando por lo demás la regla general que en cuanto al punto de conexión, para las relaciones contractuales de trabajo dispone el art. 10.6 del Código Civil. En efecto, según la norma propuesta, ' las relaciones laborales de los trabajadores no residentes en España ni en ningún otro Estado de la Comunidad Económica Europea, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por lo establecido en el convenio colectivo de la empresa que los contrate o por las condiciones que se pacten entre la empresa y el trabajador siempre que las mismas respeten los mínimas exigidos por la legislación del país de residencia del trabajador y por la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo '. En relación con el reenvío indicado, el citado precepto del Código Civil dispone que ' a las obligaciones derivadas del contrato de trabajo, en defecto de sometimiento expreso de las partes y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo. 8, les será de aplicación la ley del lugar donde se presten los servicios '. Ahora bien, sin perjuicio de la expresada no coincidencia, no se puede olvidar que las normas relativas a los derechos fundamentales se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de los Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por

España (art. 10. 2 CE.), siendo así que el art. 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos reconoce el derecho a 'condiciones equitativas de trabajo' y a no sufrir discriminación alguna de forma que se tiene derecho a 'igual salario por trabajo igual', lo que se reitera en el art. 7 del Pacto Internacional de derechos económicos, sociales y culturales, de 19 de diciembre de 1.966."

"Finalmente no podemos olvidar la eficacia vinculante de los convenios colectivos (art. 37. 1 CE.), cuya aplicación quedaría en entredicho por el precepto propuesto, al que por otra parte remite la Proposición de Ley, remisión que en cualquier caso quedaría devaluada por la consideración alternativa que se efectúa a lo que pacten las partes, con el mínimo impuesto no por el órden público laboral español, sino por la legislación del país de residencia del trabajador. En conexión con lo expresado no puede olvidarse que el art. 17 del Estatuto de los trabajadores proscribe la discriminación en las relaciones laborales, siendo nulos los convenios colectivos y pactos individuales que contengan discriminaciones desfavorables por razones, entre otras, de orígen."

La Proposición de Ley, en su expresado Título III incluía siete capítulos, refundiendo en ellos toda la materia ya regulada por la Disposición Adicional decimoquinta de la Ley 27/1.992, reproduciendo su contenido, aunque introduciendo determinadas variaciones de adición y de supresión,tratando de completar la

normativa de aplicación y abordando ex novo otros aspectos sustanciales que no habían podido ser contemplados por la Ley creadora del Registro Especial. En cuanto a las innovaciones que trataba de incluir son destacables las relativas a las funciones del propio Registro, enumeradas con mayor grado de concreción; la variación pretendida del Órgano dee Gestión del Registro Especial con atribución de las competencias inherentes al Consejo Rector de la Zona Especial Canaria, órgano de nueva creación, en lugar del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ; lo que implica una vinculación directa y clara del Registro Especial al régimen que la misma Proposición arbitra de la ZEC, que se materializa en cuanto a que para la inscripción de las Empresas navieras extranjeras se establece la necesidad de acreditar su previa incorporación a la Zona Especial Canaria para poder acogerse al Registro; y, fundamentalmente, dentro del régimen fiscal,se comtemplan las especialidades de tratamiento en relación con los Impuestos sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, sobre la Renta de las Personas Físicas, sobre el Impuesto de Sociedades así como en relación con el régimen fiscal de las Sociedades ZEC; se prevé tambien el sistema de bonificaciones en las cotizaciones a la Seguridad Social ; y, finalmente, el régimen tarifario especial de los servicios portuarios, a los buques inscritos en el Registro Especial, incluyendo los de practicaje, remolque portuario, asignación de puertos de fondeo, los que afectren al movimiento de las

embarcaciones, almacenamiento en el ámbito portuario, puesta a disposición de medios mecánicos, terrestres o flotantes para la manipulación de mercancías en el puerto y reducción de las tarifas existentes en labores de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías, con singular atención al tráfico de mercancías en contenedores.

Tras cumplirse los trámites de presentación de enmiendas, de emisión del informe por la ponencia nombrada y una vez fué evacuado el dictamen por la Comisión, el Pleno de la Cámara, en sesión celebrada el 1 de julio de 1.993 aprobó la Proposición para su presentación ante las Cortes Generales.

A su vez, la Mesa del Congreso de los Diputados admitió a trámite la Proposición remitida y recabó el envío de los antecedentes necesarios. El debate para la toma en consideración de la Proposición se celebró en sesión de 26 de octubre de 1.993, interviniendo para su defensa en nombre del Parlamento de Canarias sus diputados, don Oswaldo Brito González, don Antonio González Vieitez y don Francisco Ucelay Sabina. Además intrervinieron los diputados nacionales Sres. Olarte Cúllen,Romero Ruiz,Horms, Cabrera Pérez-Camacho y Martinón Cejas. Efectuada la votación fué aprobada la toma en consideración , habiendose emitido 300 votos a favor y 1 en contra. Enmiendas a la totalidad con texto alternativo se presentaron dos, por los grupos parlamentarios Popular y Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya , que tras el debate celebrado

el 10 de febrero de 1.994 y votaciones efectuadas fueron rechazadas.

En el texto alternativo de la primera de estas enmiendas a la totallidad, del Grupo Parlamentario Popular, el Título I está dedicado a la especialidad marítima y aérea. Destaca, en primer término, la extensión que se pretendía otorgar a la cobertura de amparo, a efectos de los beneficios aplicables, para la empresa marítima, entendiendo como tal a la que con domicilio social, sucursal o establecimiento permanente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, participe de manera directa en las actividades propias de la economía portuaria, teniendo esta consideración toda sociedad que, con carácter regular y como actividad principal, sea prestataria de algún servicio portuario y, en particular, las siguientes :

a) Las compañías navieras, sean armadoras, operadoras o fletadoras, respecto a las líneas que tengan su orígen o destino en las Islas Canarias.

b) Las empresas estibadoras.

c) Las empresas consignatarias de buques.

d) Las empresas de remolques marítimos.

e) Los talleres de reparación y ejecución de obra naval.

f) Las empresas prestatarias de equipo y material necesario para la operativa portuaria.

g) Las empresas de pertrechos y avituallamiento de buques.

h) Las empresas del sector pesquero.

Los beneficios establecidos en el art. 11 de este texto alternativo, respecto a las actividades marítimas desarrolladas por las empresas inscritas eran del siguiente tenor :

a) Bonificación general del cincuenta por ciento en las cuotas de la seguridad social de sus trabajadores fijos.

b) Bonificación del veinticinco por ciento en las cuotas de la seguridad social de sus trabajadores que estuvieran en régimen de contratación temporal.

c) Exención total del IGIC en todas las operaciones de prestación de servicios que tales empresas realicen con no residentes en España.

d) Bonificación del cincuenta por ciento en las cuotas del IGIC cuando la prestación del servicio se realice a un residente.

Además, para las empresas consignatarias que operen en Canarias e inscritas en el Registro Especial, respecto de las escalas de los buques que se realicen en puertos canarios, tendrán una bonificación del cincuenta por ciento en las tarifas oficiales por utilización de los puertos del Estado, que deberá trasladarse obligatoriamente al usuario final del servicio.

Estas medidas propuestas se incorporaron tambien a sendas enmiendas de modificación y de adición presentadas por el mismo Grupo Parlamentario.

En cambio, en el texto alternativo correspondiente a la enmienda a la totalidad que presentó el Grupo Parlamentario Federal IU-IC no se abordó ninguna

propuesta referente al Registro Especial de buques, aunque sí se incluyó el tratamiento del régimen de libertad de transporte aéreo y marítimo, de personas y mercancías, así como del sistema de subvención al transporte de viajeros de ciudadanos españoles y comunitarios residentes en Canarias y de mercancías como compensación que permita abaratar su coste efectivo, tomando como referencia el coste de transporte por vía terrestre, o ,en su caso, aéra, para distancias equivalentes en el territorio peninsular.Como enmienda parcial ilustrativa de la posición de este Grupo Parlamentario,la número 33, es de supresión íntegra del Libro V de la Proposición, en el que se incluye el tratamiento de la ZEE y del Registro Especial de Buques y de Empresas Navieras.

Conjuntamente, los grupos parlamentarios Socialista y de Coalición Canaria presentaron enmiendas de modificación de determinados particulares de la Proposición de Ley, referentes a los temas que son objeto de este estudio, sobre el principio de libertad del transporte marítimo y aéreo, la liberallización de estos servicios y la aplicación de medidas compensatorias para los tráficos regular de personas y el transporte marítimo y aéreo de mercancías; y en cuanto a la ZEE, se efectúa una separación de su regulación respecto del régimen jurídico de las Zonas Francas de Canarias y del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, proponiendose incluir estas materias en Títulos separados, del 5° al 7°, respectivamente, sin la común fórmula originaria de

englobarlas dentro del Libro V al quedar propuesta tambien la supresión de cada uno de estos epígrafes, del I al V. La enmienda 182, correspondiente a la común n° 48 de ambos grupos , de modificación de las competencias del Consejo Rector del Consorcio de la ZEC no incluye la pretensión inicial de la Proposición de atraer las correspondientes a la Gestión del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, de la que abdica. Y, finalmente, las enmiendas 232 hasta la 242, comunes de modificación y de supresión presentadas por estos dos Grupos Parlamentarios, perfilan el acuerdo alcanzado que prevaleció en la configuración última de la norma,proniendose por los enmendantes la eliminación de los artículos 82 al 89, ambos inclusive, y del artículo 95 de la Proposición y quedando circunscrito el proyecto normativo, en cuanto a la regulación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, a las materias no reguladas por la Ley 27/1.992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, o sea, las correspondientes al régimen fiscal y al de cotizaciones a la seguridad social.

La Ponencia encargada de informar la Proposición aceptó incorporar al texto del Informe las enmiendas presentadas conjuntamente por los referidos Grupos Parlamentarios Socialista y de Colalición Canaria, entre las que se encontraban las anteriormente tratadas. El 24 de marzo de 1.994 fué ratificada la Ponencia y aprobada a su vez por la Comisión de Economía,Comercio y Hacienda,tras el debate correspondiente y votaciones

efectuadas sobre las enmiendas mantenidas por los distintos Grupos. Finalmente,sometidas a votación y aceptadas las enmiendas introducidas por el Senado, el Pleno del Congreso de los Diputados, en sesión de 16 de junio de 1.994 aprobó la Proposición de Ley, en los términos del texto insertado en el Boletín Oficial de dicha Cámara Legislativa,série B, núm. 9-10 el 24 del mismo mes.En el Boletín Oficial del Estado se publicó esta Norma Legal, una vez promulgada, con el N° 19/1.994, de 6 de julio, en la edición del dia siguiente, como Ley de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Los beneficios fiscales otorgados por esta Ley se concretan del siguiente modo :

- En cuanto al Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, quedan exentos de tributación los actos y contratos realizados sobre los buques inscritos en el Registro Especial.

- Sobre el Impuesto de la Renta de las Personas Físicas, para los tripulantes de los buques inscritos tendrá la consideración de dieta exceptuada de gravámen el 15 % de los rendimientos íntegros del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación en buques inscritos en el expresado Registro.

- Sobre el Impuesto de Sociedades, se aplica una bonificación del 35% de la cuota resultante despues de practicar las deducciones por doble imposición que proceda de la explotación desarrollada por las empresas navieras de sus buques inscritos en el citado Registro.

- A las empresas navieras constituidas como entidades ZEC, se aplicará el régimen previsto para dichas entidades.

- Sobre cotizaciones a la Seguridad Social, para los tripulantes de los buques inscritos, se establece una bonificación del 50% de la cuota empresarial, que se financiará mediante aportación del Estado al Presupuesto de la Social.

Posteriormente fué modificado el art. 75.2 de la expresada Ley 19/1.994, elevandose del 15 al 25 por ciento el porcentaje exceptuado de gravámen en el IRPF de los rendimientos del trabajo personal de los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial, en virtud de la variación introducida por la disposición adicional decimonovena de la Ley 41/1.994, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1.995.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA .-

1.- Asín Cabrera,Mª Asunción.- "Islas y Archipiélagos en las Comunidades Europeas.". Tecnos, 1.988.

2 .- Id. "La naturaleza del régimen jurídico de Canarias en la Comunidad Europea.".Estudios Jurídicos.- Volumen I..- Libro conmemorativo del bicentenario de la Universidad de La Laguna. 1.993.

3.- Azcárraga, José Luis.- "Derecho del Mar" Volúmenes I y II. Facultad de Derecho de la Universidad de Alcalá de Henares.- 1.983.

4.- Banco Exterior de España.- "Depósitos aduaneros, zonas y depósitos francos en España y la CEE.".- 1.987.

4.- Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados.- V Legislatura.- Enero-Junio de 1.994

5.-Boletín Oficial del Parlamento de Canarias.- III Legislatura, 1.993. Y IV legislatura, 1.995

6.- Bourgón Tinao, Luis Pablo.- "Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias.".- Instituto de Estudios de Administración Local.- 1.982.

7.- Burriel de Orueta, Eugenio.- "El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria". Cies, Boletín nº 18.- 1.974.

8.- Carballo Cotanda, Antonio.- "Canarias, Región Polémica.- Análisis crítico del régimen económico y fiscal del Archipiélago.".- Ed. Cuadernos para el Dialogo.- 1.972.

9.- Id. "Abanderamiento de naves en las Islas Canarias.".- Cies, Boletín nº 9.- 1.971.

10.- Castresana Sánchez, Luis F.- "El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.".- Ponencia presentada en el Seminario sobre Aspectos Jurídicos de la Reforma del REF.:La Zona Especial Canaria,organizado por el Instituto Europeo de España y la Fundación Mafre de Estudios.- Abril de 1.994.

11.- Consejería de Economía y Comercio del Gobierno de Canarias.- "Condiciones de integración del Archipiélago Canario en las Comunidades Europeas. Código de textos legales.".- 1.987.

12.- Consejo Consultivo de Canarias.- Archivo.- Expedientes AC 7/92 CG y AC 17/93 PPL-CG.

13.- Fundación Pedro García Cabrera.- Varios autores.- "Canarias en la Comunidad Europea." 1.994.

14.- García Gabaldón,José Luis.- "Pabellones de conveniencia y pabellones tradicionales.Ventajas e inconvenientes de la creación de un Registro Especial en Canarias." Ponencia presentada en las III Jornadas Gallegas sobre Transporte Marítimo.- Anuario de Derecho Marítimo.- 1988.

15.- López Garrido, Diego y Angel J. Martínez Higueras .- "Código de la CEE. Tratados y textos básicos."- 1.989.

16 .- Martí de Veses, Mª del Carmen.- "La nacionalidad de las naves, los pabellones de complacencia y el principio de efectividad en Derecho Internacional".- Estudios de Derecho Internacional Marítimo.- Seminario de Estudios Internacionales Jordán de Asso. Universidad de Zaragoza.- 1.963

17.- Parlamento de Canarias. "Textos de la CEE referidos a Canarias, anteriores al POSEICAN".-, tomos I y II del Volúmen I.

18.- Id. "Textos de la CCE referidos especificamente a Canarias, posteriores al POSEICAN", Volúmen II.

19.- Ruíz Soroa, José Mª y Jacinto Díaz .- "Reflexiones sobre las banderas de conveniencia y el Derecho Marítimo y Laboral."- Anuario de Derecho Marítimo.- 1.986.

20.- Urueña Alvarez, Mª Rafaela.- "La protección del medio marino en España.".- Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid.- 1.986.

Las Palmas de Gran Canaria. Noviembre de 1.995.