ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

Fax. +34 91 457 97 80

anave@anave.es

www.anave.es

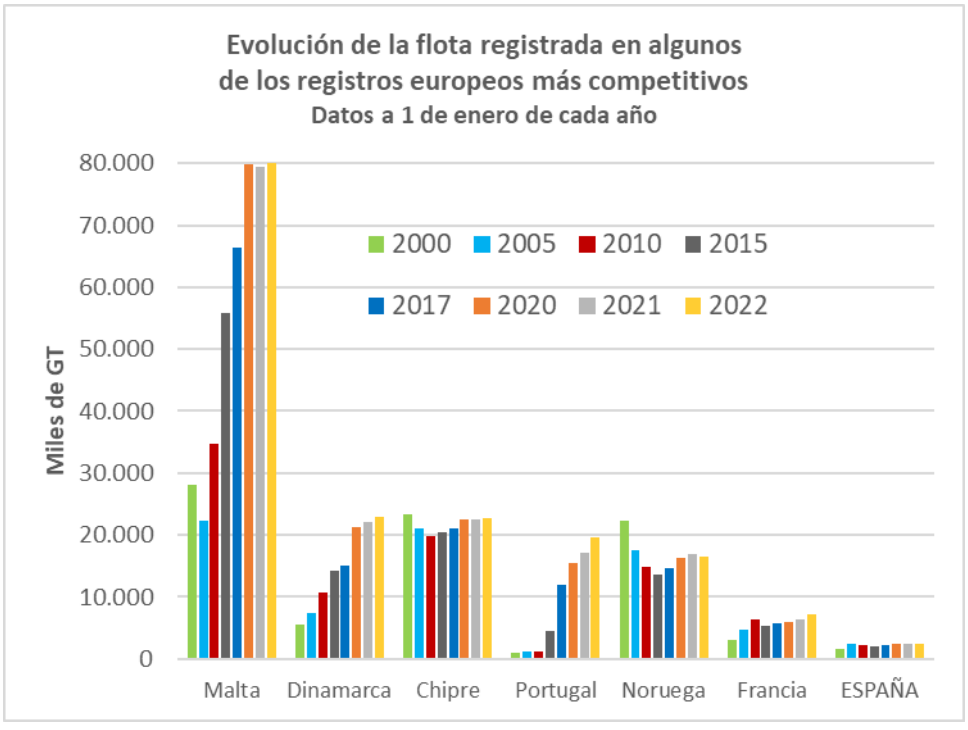
# ANÁLISIS COMPARATIVO DE ALGUNOS DE LOS REGISTROS EUROPEOS MÁS COMPETITIVOS

Desde enero de 2004, la falta de competitividad del REC frente a otros registros comunitarios ha conducido a perder 83 buques y el 24% de las tpm. Aunque en términos de GT se ha registrado un aumento del 14%, éste se debe principalmente a la incorporación de 13 buques metaneros de gran tonelaje, multiplicando por más de 15 las GT de este segmento de la flota, que supone ya el 66% de las GTs registradas en Canarias. Descontando este tipo de buques, entre enero de 2004 y enero de 2022, el REC ha perdido un 54% de las GT.

Ante estos datos tan preocupantes, ANAVE preparó este informe por primera vez en 2010, que ya fue actualizado posteriormente en 2014 y 2017 y que hemos vuelto a actualizar a petición de algunas empresas asociadas.

## CONTENIDO


- El registro de Chipre
- El registro internacional de Dinamarca
- El registro de Francia
- El registro internacional de Madeira (Portugal)
- El registro de Malta
- El registro Internacional de Noruega


Madrid, octubre de 2022

**REQUISITOS NACIONALES (*HOST STATE CONDITIONS*)**
**PARA EFECTUAR TRÁFICO DE CABOTAJE EN ESPAÑA**

Un aspecto de interés para muchos armadores, a la hora de elegir un registro para sus buques, es la posibilidad de efectuar tráfico de cabotaje en España (y otros Estados europeos).

En aplicación del Reglamento 3577/92, los buques de pabellones europeos diferentes del español deberán cumplir, para efectuar transporte marítimo de cabotaje en España, todos los requisitos que se exijan en su Estado de bandera para realizar un servicio análogo.

Adicionalmente, y en virtud del mismo Reglamento 3577/92, España publicó la Orden de 22 de julio de 1999, BOE nº 185 de 31 de julio, que establece los requisitos de tripulación que deberán cumplir aquellos buques de otros registros europeos que pretendan prestar servicios regulares de cabotaje insular en España.

Estos requisitos son los siguientes:

- Capitán, primer oficial y al menos el 50% del resto de la tripulación deberán ser nacionales de un Estado miembro de la UE.

- Los tiempos de trabajo, descanso y vacaciones serán, al menos, los mismos que los exigibles a buques españoles. (En particular, régimen de tres guardias en todos los buques y navegaciones).

- Todos los tripulantes nacionales de la UE deberán acogerse a la seguridad social de alguno de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y, en todo caso, deben estar cubiertos los riesgos de accidentes, enfermedad, maternidad, vejez, invalidez y desempleo.

- En el caso de los tripulantes no comunitarios, la cobertura deberá alcanzar, al menos con el mismo nivel de prestaciones que proporcione la normativa española, los mismos riesgos antes citados.

- La retribución mínima será la legalmente en vigor en España.

Por ello, en este informe, al analizar cada uno de los registros, se indica si el país en cuestión impone o no requisitos concretos a los buques de su propia bandera para efectuar transportes de cabotaje nacional. Si este fuese el caso, para poder efectuar cabotaje en España, los buques inscritos en dicho registro, además de los requisitos nacionales españoles, deberán también cumplir los de su bandera (en la práctica, los que resulten más exigentes).

## CUADRO COMPARATIVO DE SEIS DE LOS REGISTROS COMUNITARIOS MÁS COMPETITIVOS Y ESPAÑA

| Registro | | Chipre | Dinamarca (DIS) | Francia (RIF) | Portugal (MAR) | Malta | Noruega (NIS) | España (REC) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lista blanca Paris MOU** | | SI - puesto 13 | SI - puesto 1 | Sí - puesto 30 | Sí - puesto 22 | SI - puesto 17 | SI - puesto 3 | Sí - puesto 39 |
| **Flota (1/1/22)** | **nb** | 847 | 594 | 226 | 702 (incluye reg. ordinario) | 1.900 | 957 | 113 |
| | **miles tpm** | 32.776 | 23.048 | 8.174 | 25.807 | 114.000 | 20.913 | 1.700 |
| | **crec. medio 5 años** | 1,6% | 8,6% | 4,8% | 10,1% | 4,2% | -2,0% | 1,4% |
| **Ranking mundial - EEE** | | 12º - 4º | 11º - 3º | 26º - 9º | 14º - 5ª | 6ª - 1ª | 16ª - 6ª | 41ª - 12ª |
| **Requisitos empresa naviera** | | Tener un representante legal en Chipre. | Tener un representante legal en Dinamarca | Tener un representante legal en Francia. | Tener un representante legal en Madeira. | Tener un representante legal en Malta. | Para navieras no-EU se debe designar un representante | Tener un representante legal en Canarias |
| **Requisitos nacionalidad tripulación** | | Ninguno | - Capitán danés aunque se conceden excepciones (un 40% no lo lleva).<br>- No existe ninguna restricción sobre la nacionalidad del resto de la tripulación. | - 35% ciudadanos UE, EEE, suizos o Estados con condiciones similares.<br>- Capitán y oficiales: ciudadanos UE, EEE, suizos o Estados con condicione similares.<br>- Deben conocer la lengua y legislación francesas. | - 30% de la tripulación mínima europea (no solo UE), o de países de habla portuguesa (en el caso de armador español, los nacionales iberoamericanos hispanoparlantes son asimilados a europeos).<br>- En Tonnage Tax, 50% de tripulantes UE, EEE, o país de habla portuguesa. | - Ningún requisito de nacionalidad.<br>- Todos los trámites se pueden hacer on-line. | - Capitán nacional o UE (disponibles exenciones).<br>- El capitán y los oficiales deben completar un curso de legislación básica. | - Capitán y primer oficial UE.<br>- 50% del resto de la dotación UE.<br>- Posibilidad de ampliar el porcentaje cuando no haya disponibilidad o por razones de viabilidad económica, entre otras. |
| **Estados a los que se reconoce el título de sus oficiales (necesita refrendo)** | | Cualquier estado UE y otros 46 países. | Cualquier estado UE y otros 33 países. | Cualquier estado UE y otros 25 países. | Cualquier estado UE y otros 54 países. | Cualquier estado UE y otros 34 países. | Cualquier estado UE y otros 29 países. | UE, EEE y Cuba, Perú, Argentina, Méjico, Chile, Ecuador, Uruguay, Ghana, Egipto y Georgia |
| **Tonnage Tax** | | Sí. Calculadora online | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí |
| **Beneficios fiscales (en el caso de buques que prestan servicios regulares de cabotaje de pasajeros, las exenciones al IRPF solo se aplican a los marinos de la UE)** | | - Exención del IRPF.<br>- No impuesto de Sociedades (todos los buques tributan por el TT).<br>- No se tributa por el beneficio derivado de la venta de un buque | - Exención del IRPF.<br>- Se permite una amortización acelerada de los buques del 20% durante el primer año de construcción y un 12% anual en los siguientes. | - Amortización acelerada de buques<br>- Tax Lease.<br>- Exención del IRPF para los marinos residentes fiscales en Francia y a bordo durante más de 183 días / año | - Los marinos portugueses deben estar de alta en la SS portuguesa.<br>- Salarios tripulación exentos IRPF (mínimo 90 días anuales a bordo).<br>- IS del 5% si la empresa se incorpora al MIBC. | - No se tributa por el beneficio derivado de la venta de un buque.<br>- Si no se cumplen las condiciones del TT, o si se renuncia al sistema, se podría obtener un tipo impositivo del 5%.<br>- Exención IRPF. | - Marinos que residen fuera de los países nórdicos, exentos de IRPF.<br>- A los noruegos se les concede una deducción en el IRPF pero deben cotizar a la SS. | - 90% bonificación SS<br>- 90% bonificación IS<br>- 50% bonificación IRPF trabajadores |

| Registro | Chipre | Dinamarca (DIS) | Francia (RIF) | Portugal (MAR) | Malta | Noruega (NIS) | España (REC) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Acceso a los tráficos de cabotaje / condiciones de tripulacion para cabotaje en su propio país** | Si, sin restricciones | Los buques del DIS no tienen acceso a los tráficos de cabotaje de pasajeros en Dinamarca. Por ello, para prestar estos mismos servicios en España deben solicitar un waiver. | Los buques registrados en el FIS no tienen acceso a los tráficos de cabotaje en Francia. Por ello, para prestar estos mismos servicios en España deben solicitar un waiver. | Pueden prestar servicios de cabotaje en España sin solicitar *waiver.*<br>En el caso de servicios regulares insulares deben cumplir las condiciones de tripulación portuguesas (100% UE). | Ninguna | Los buques del NIS no pueden prestar servicios de de cabotaje en Noruega. Como consecuencia, para hacer cabotaje en España deben solicitar un waiver. | Capitán, primer oficial y 50% del resto de la dotación comunitaria. |
| **Sociedades de Clasificación reconocidas** | ABS, BV, China CS, Croatian Register of Shipping, DNV, KR, LR, Class NK, Polski Rejestr Statkow, RINA, Russian Maritime Register of Shipping y Indian Register of Shipping | ABS, BV, China CS, DNV, KR, LR, Class NK, Polish Register of Shipping y RINA | BV, DNV y LR | ABS, BV, DNV, GL, LRS, NKK, RINA y RINAVE | ABS, BV, China CS, Croatian Register of Shipping, Class NK, DNV, Indian Register of Shipping, KR, LR, Polish Register of Shipping, RINA y Russian Maritime Register of Shipping | ABS, BV, DNV, LR, Class NK y RINA | BV, China CS, DNV-GL, Korean Register, LR y RINA |
| **Régimen de guardias** | Posible 2 guardias | Posible 2 guardias | Horas máximas de trabajo según STCW | Posible 2 guardias | Posible 2 guardias | Posible 2 guardias | 3 guardias |
| **Otros comentarios** | Los buques de pabellón chipriota no tienen acceso a puertos turcos. | Ventajas fiscales a los buques que se conecten a la electricidad en puerto.<br>Los buques fletados por tiempo con opción de compra pueden incluirse en el TT sin límite (se consideran propiedad). | Los buques de pabellón europeo que hagan escala en Francia el 30% de las veces o pasen el 30% del tiempo en la ZEE francesa cuentan con una deducción del IISS según instalación de equipos de eficiencia energética | Se relaciona con el Madeira International Business Centre: conjunto de medidas que incluyen beneficios fiscales, así como una mayor flexibilidad administrativa para las empresas. | No se admite (en principio) buques de más de 25 años.<br>Tienen un inspector destacado en Palma de Mallorca. | Se permite el registro de buques arrendados a casco desnudo bajo la autorización del registro inicial, manteniendo las condiciones hipotecarias en el primer registro. | Cupo nacional de 400 puestos de trabajo ocupados por extranjeros no comunitarios. |
| **Contactos** | Tel: 00 35 725 848 100<br>Fax: 00 35 725 848 200<br>maritimeadmin@dms.mcw.gov.cy | Tel: +45 72 19 60 23<br>srg@dma.dk | Ventanilla única del Registro Internacional Francés (RIF)<br>Tel: 04 86 94 67 50<br>rif@mer.gouv.fr<br>rif@developpement-durable.gouv.fr | Tel.: + 35 129 120 19 30<br>Fax: + 35 129 122 31 21<br>mar@gov-madeira.pt | Tel: + 35 621 250 360<br>Fax: + 35 621 241 460<br>mershipmalta.tm@transport.gov.mt | post@nis-nor.no<br>www.sdir.no/en/about-us/contact/ | Capitanía Marítima de S/C de Tenerife (REC)<br>Tel: 922 59 62 23, 922 59 73 64<br>Capitanía Marítima de Las Palmas<br>Oficina del REC<br>Tel: 928 46 82 89 |

# EL REGISTRO DE CHIPRE

# CHIPRE

## MOU de París

— Desde enero de 2006 Chipre figura en la lista blanca del MOU de París. En 2022 ocupa el puesto 13º de un total de 40 países.

## Estadísticas de flota

— A 1 de enero de 2022, Chipre ocupaba el puesto número 12 en el ranking mundial de flota por pabellón, con **1.051 buques y 33,9 millones de tpm**. Es el 4º registro de la UE tras Malta (1º), Grecia (2º) y Dinamarca (3º), que ha superado a Chipre este año 2022. En los últimos 5 años ha crecido a un promedio del 1,6% anual.

— La siguiente tabla resume la **flota mercante de transporte registrada bajo pabellón de Chipre** en esa fecha:

| | NB | Miles de tpm |
|---|---|---|
| **Petroleros** | 51 | 4.291 |
| **Graneleros** | 253 | 19.720 |
| **Portacontenedores** | 170 | 4.621 |
| **Carga general** | 148 | 823 |
| **Gaseros** | 14 | 917 |
| **Pasaje** | 88 | 349 |
| **Ro-ro** | 9 | 61 |
| **Quimiqueros** | 62 | 791 |
| **Otros** | 52 | 1.203 |
| **TOTAL** | **847** | **32.776** |

## Marco administrativo y normativo

— Un buque se puede registrar en Chipre si:
  - Más del 50% de las acciones del buque son propiedad de ciudadanos Chipriotas o de otro Estado miembro.
  - En caso de empresas navieras de otro Estado miembro, debe al menos designar un representante legal en la isla.

— Edades de los buques:
  - Se puede registrar directamente cualquier buque de carga de hasta 20 años de edad. En el caso de buques de pasaje, se eleva el límite a 30 años.
  - Los buques de carga de más de 20 años podrán ser aceptados excepcionalmente en el Registro siempre que están gestionados por una empresa con al menos otros 5 buques de carga bajo pabellón de Chipre y que tengan una edad media inferior a 17 años (teniendo en cuenta también el buque que se va a registrar).
  - En el caso de buques de pasaje que superen los 30 años, excepcionalmente podrán registrarse en Chipre si están gestionados por una empresa con al menos otros 3 buques de pasaje ya registrados bajo pabellón chipriota que tengan, en conjunto, una edad media inferior a 25 años (teniendo en cuenta también el buque que se va a registrar).

— Existen tres opciones de registro: **provisional** (hasta 9 meses), **permanente o paralelo**. Esta última opción permite registrar en Chipre durante 2 años (ampliables) un buque arrendado a casco desnudo, sin necesidad de darse de baja de su registro de origen, manteniendo en éste su inscripción a efectos hipotecarios. Más información aquí

— Los buques de pabellón chipriota no pueden hacer escala en puertos turcos.

— La documentación se puede presentar en una lengua comprensible para el personal de la Marina Mercante chipriota, aunque lo normal es que sea presentada en inglés. Se pueden consultar el listado de documentos exigibles para el registro permanente aquí.

**Tripulaciones**

— No existe ninguna restricción sobre la nacionalidad de la tripulación.

— Chipre regula las horas mínimas de descanso según de los convenios SCTW y MLC 2006 (OIT). Posibilidad de operar con régimen de 2 guardias.

— Los miembros de la dotación deben estar en posesión de un certificado de competencia emitido por alguno de los países cuyos certificados Chipre haya reconocido, que son los siguientes:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Estados UE** | Cuba | Indonesia | Myanmar | Rusia |
| Argelia | EE.UU. | Irán | Nigeria (en proceso) | Sri-Lanka |
| Argentina | Egipto | Islandia | Noruega | Singapur |
| Australia | Etiopía | Israel | Nueva Zelanda | Sudáfrica |
| Bangladesh | Rusia | Jamaica | Pakistán | Turquía |
| Brasil | Filipinas | Japón | Perú | Ucrania |
| Cabo Verde | Georgia | Jordania | Reino Unido | Uruguay |
| Canadá | Ghana | Malasia | Rep. de Corea | Vietnam |
| Chile | Hong Kong | Marruecos | Montenegro | |
| China | India | Méjico | Serbia | |

**Tributación**

Empresas

— Chipre introdujo un sistema de *Tonnage Tax* en 2010. **Los buques con bandera de Chipre están automáticamente sujetos al impuesto sobre el tonelaje.**

— La tasa anual para operadores es la cuarta parte de la de armadores/propietarios.

| | **Propietarios y armadores** | **Operador comercial** |
|---|---|---|
| **NT** | **€/año por cada 100 NT** | **€/año por cada 400 NT** |
| 0 a 1.000 | 36,50 | 36,50 |
| 1.001 a 10.000 | 31,03 | 31,03 |
| 10.001 a25.000 | 20,08 | 20,08 |
| 25.001 a 40.000 | 12,78 | 12,78 |
| >40.000 | 7,30 | 7,30 |

Se puede calcular la cantidad según las toneladas de registro netas del buque en estos enlaces:

- Propietarios/armadores: http://tax.shipping.gov.cy/modshipping2.aspx
- Operadores comerciales: http://tax.shipping.gov.cy/modshipping1.aspx

Existen descuentos para buques amarrados o inactivos: consultar aquí

— No se tributa de ninguna otra manera por los beneficios derivados de la operación o gestión de buques registrados en Chipre o por los dividendos recibidos de una empresa propietaria de buques.

— Exención sobre los beneficios obtenidos de la venta de buques.

— Los buques con otro pabellón comunitario pueden acogerse al esquema si el propietario (de la UE o del EEE) es residente fiscal en Chipre y ha optado por tributar con arreglo al TT.

Marinos

— Exención del impuesto de la renta de tripulantes para:

(a) los marinos comunitarios empleados a bordo de buques que presten servicios regulares de pasajeros entre puertos de Estados miembros;

(b) los marinos comunitarios o extracomunitarios en cualquier otro tipo de servicio.

**Tasas**

Tasa de alta en el registro / tasa anual

Tasa de alta y anual de mantenimiento del registro: 300 €

Otras tasas

Se pueden consultar todas las tasas (inspección, cambio de nombre, licencias de radio…) aquí.

**Acceso a los tráficos de cabotaje**

— Los buques registrados en Chipre no tienen restricciones para prestar servicios de cabotaje marítimo en su país. Como consecuencia, pueden prestar estos mismos servicios en España sin necesidad de solicitar un waiver.

— En todo caso, para establecer un servicio regular insular en España deberán cumplir los requisitos de tripulación españoles (Orden de 22 de julio de 1999, BOE nº 185 de 31 de julio).

**Sociedades de Clasificación Reconocidas**

— Las siguientes Sociedades de Clasificación están reconocidas por el Gobierno chipriota para evaluar, auditar, verificar y certificar los sistemas de gestión de la seguridad y el Código ISPS:

American Bureau of Shipping (ABS)
Bureau Veritas (BV)
China Classification Society (CCS)
Croatian Register of Shipping (CRS)
Det Norske Veritas (DNV)
Korean Register of Shipping (KR)
Lloyds Register (LR)
Nippon Kaiji Kyokai (NK)
Polski Rejestr Statkow (PRS)
Registro Navale Italiano (RINA)
Russian Maritime Register of Shipping (RS)
Indian Register of Shipping (IRS)

**Datos de contacto del registro**

Ministry of Transport, Communications and Works
Department of Merchant Shipping
Kyllinis Street, 4007, Mesa Geitonia
Lemesos
Postal Address:
P.O. Box 56193
3305, Lemesos
Cyprus
Telephone No.: +357 25 848100
Facsimile No.: +357 25 848200
maritimeadmin@dms.mcw.gov.cy

Otros datos de contacto: ver aquí

# EL REGISTRO INTERNACIONAL DE DINAMARCA (DIS)

# DINAMARCA

Dinamarca dispone de dos registros: el **Danish Register of Shipping (DRS)** y el **Danish International Register of Shipping (DIS).** La diferencia fundamental es que el DIS permite emplear a marinos de terceros países bajo las condiciones de su país de origen. Además, en el DIS no se permite el registro de buques de pasaje que operen entre puertos daneses (excepto para servicio a instalaciones *offshore*).

## MOU de París

— En 2021, Dinamarca ocupaba el puesto número 1 de la Lista Blanca, manteniendo desde hace años el buen desempeño de este registro (ha permanecido en la Lista Blanca todas las ediciones). En la última década Dinamarca se ha mantenido en 6 ocasiones entre los 5 primeros puestos.

## Estadísticas de flota

— A 1 de enero de 2022, Dinamarca ocupaba el puesto número 11 en el ranking mundial de flota por pabellón y el tercero en el ranking europeo, superando en el último año a Chipre por primera vez desde comienzos de la década de los 80. En los últimos 5 años ha crecido a una media del 8,6% anual. En la siguiente tabla se muestra la distribución por tipos de buques **en cada registro.**

| | | DRS | (DIS |
|---|---|---|---|
| **Nº buques** | **Buques de carga** | **106** | **542** |
| | Portacontenedores | | 138 |
| | Ro-ro | | 20 |
| | Graneleros | | 12 |
| | Carga refrigerada | | |
| | Otros carga seca | 105 | 147 |
| | Gaseros | | 23 |
| | Quimiqueros | | 7 |
| | Petroleros (>150.000 GT) | | 1 |
| | Otros buques tanque | 1 | 194 |
| | **Pasaje y ferries** | **84** | **52** |
| **GT** | **Buques de carga** | **11.840** | **22.581.471** |
| | Portacontenedores | | 15.195.689 |
| | Ro-ro | | 673.734 |
| | Graneleros | | 445.463 |
| | Carga refrigerada | | |
| | Otros carga seca | 11.815 | 516.305 |
| | Gaseros | | 606.715 |
| | Quimiqueros | | 21.625 |
| | Petroleros (>150.000 GT) | | 156.517 |
| | Otros buques tanque | 25 | 4.965.423 |
| | **Pasaje y ferries** | **57.101** | **467.077** |

**Fuente: Statistics Denmark - statbank.dk**

— Por su parte, la **flota controlada** por armadores daneses ocupa el puesto 12º en el ránking mundial y el quinto de Europa, por detrás de Malta, Grecia, Chipre y Reino Unido. Únicamente el 51% de la flota controlada está abanderada en terceros registros distintos del DIS (hace tan solo 10 años este porcentaje se situaba en un 65%). En los últimos 5 años ha crecido a una media del 4,0% anual en tonelaje.

— La siguiente tabla resume la **flota controlada por armadores daneses** a 1 de julio de 2021:

| | **NB** | **Miles de tpm** |
|---|---|---|
| **Buques tanque** | 361 | 14.959 |
| **Graneleros** | 114 | 6.012 |
| **Portacontenedores** | 230 | 14.595 |
| **Carga general** | 159 | 1.096 |
| **Pasaje** | 44 | 128 |
| **TOTAL** | **908** | **36.790** |

**Marco administrativo y normativo**

— Un buque sólo se puede registrar en Dinamarca si pertenece a un ciudadano danés o si genera una actividad económica en Dinamarca: *activity requirement* (ver debajo). Además se exige nombrar un representante legal (persona física o jurídica) en Dinamarca. En el caso de navieras extranjeras de propiedad conjunta, el designado debe ser un ciudadano o una persona jurídica de Dinamarca o de un país de la UE/EEE.

— Se entiende cumplido el requisito de actividad indicado en el párrafo anterior si se cumple al menos una de las siguientes condiciones:

1. La explotación técnica o comercial del buque se gestiona desde Dinamarca.
2. La entidad que gestiona la explotación del buque cumple los requisitos establecidos en la ley danesa sobre *Tonnage Tax.*
3. La empresa, organización o persona que posee o ha solicitado un Documento de Conformidad según lo prescrito por el Código ISM para la Seguridad de la Explotación de los Buques está establecida en Dinamarca
4. Tras una evaluación específica, el armador puede considerar que una pluralidad de actividades constituye en su conjunto una actividad económica en Dinamarca.

El propietario extranjero del buque debe documentar que se ha cumplido una de las tres primeras condiciones. El cumplimiento del punto 2 anterior puede documentarse mediante un recibo del impuesto sobre el tonelaje.

Si un buque de propiedad extranjera está inscrito en un registro danés mientras es fletado por un fletador con sede en Dinamarca, por ejemplo, en virtud de un contrato de fletamento a casco desnudo, normalmente se cumplirá el requisito de actividad económica en Dinamarca. Sin embargo, se evalúa cada caso individual.

Una forma común de acreditar el requisito es que un propietario extranjero firme un acuerdo de agencia o gestión con una empresa de gestión danesa. Si no toda la actividad se lleva a cabo en Dinamarca, entonces se evalúa qué parte de la misma se gestiona desde allí.

**Tripulaciones**

- No existe ninguna restricción sobre la nacionalidad de la tripulación. En algunos casos se puede exigir capitán danés o comunitario: actualmente un 40% de los buques no lo lleva.
- La lengua a bordo es el inglés en tráficos internacionales, o el danés en tráficos de cabotaje.
- Capitanes, oficiales y jefes de máquinas deben estar en posesión de un certificado de competencia. A los marinos no comunitarios se les exige permiso de trabajo y residencia para trabajar en buques que presten servicios de cabotaje y en los internacionales en caso de que se haga escala en puerto danés más de 25 veces al año (entre puertos de la UE también se considera internacional). Los permisos sólo se conceden si existe escasez de marinos comunitarios.
- Como regla general, todos los marinos de cualquier nacionalidad disponen de seguridad social en Dinamarca.
- Dinamarca regula las horas mínimas de descanso según los convenios SCTW y MLC 2006 (OIT). Posibilidad de operar con régimen de 2 guardias.
- Certificados: se requieren certificados daneses o de países reconocidos para todos los puestos de oficiales, incluido el capitán. Para obtener el reconocimiento danés de los certificados de capitán, primer oficial y jefe o primero de máquinas, se deben completar ciertos cursos sobre legislación danesa. Para los titulares de certificados no comunitarios el reconocimiento puede requerir un examen o prueba adicional. El capitán y cualquier otra persona encargada del servicio médico a bordo deben haber completado un curso de formación médica de una institución de un Estado miembro de la UE/EEE o de otra institución certificada reconocida por la Autoridad Marítima danesa. Además, todos deben estar en posesión de un certificado sanitario danés válido para la gente de mar o un certificado similar expedido por una entidad reconocida del STCW y del MLC.
- Países a los que Dinamarca tiene reconocidos sus certificados de competencia de marinos:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Estados UE** | Corea del Sur | Ghana | Montenegro | Singapur |
| Argentina | Cuba | India | Myanmar | Sudáfrica |
| Australia | Egipto | Indonesia | Noruega | Sri Lanka |
| Bangladesh | Etiopía | Isla de Man | Nueva Zelanda | Turquía |
| Brasil | Estados Unidos | Islandia | Reino Unido | Ucrania |
| Canadá | Filipinas | Jordania | Rusia | Vietnam |
| China | Georgia | México | Serbia | |

**Tributación**

<u>Empresas</u>

*a. Régimen general*

El tipo básico del impuesto de sociedades es del 22%.

Los ingresos procedentes de un establecimiento permanente en el extranjero y los bienes inmuebles en el extranjero están exentos de tributación en Dinamarca a menos que la empresa haya optado por la tributación conjunta internacional.

Se permite una amortización acelerada de los buques del 20% durante el primer año de construcción y un 12% anual en los siguientes.

*b. Tonnage Tax*

— El principio fundamental del régimen es que las entidades navieras que reúnen los requisitos no tributan sobre la base de los ingresos reales derivados de su actividad, sino sobre unos ingresos ficticios basados en las toneladas netas de su flota.

— Este régimen está disponible para:
  - las navieras danesas organizadas como sociedades de responsabilidad limitada (Aktieselskab [A/S] o Anpartsselskab [ApS])
  - las empresas navieras extranjeras con sede de gestión y control en Dinamarca, y
  - empresas navieras de la UE con un establecimiento permanente en Dinamarca.

— La decisión de acogerse al régimen es vinculante durante un periodo de diez años. Por regla general, las empresas navieras relacionadas con el grupo que tienen su sede en Dinamarca deben tomar la misma decisión en relación con el régimen del impuesto sobre el tonelaje. Sin embargo, las compañías navieras que no tienen la misma organización de gestión o explotación y que no realizan actividades en ámbitos relacionados pueden quedar exentas de la disposición de decisión conjunta.

— La entidad debe operar al menos un buque de un mínimo de 20 GT utilizado para el transporte comercial de pasajeros o mercancías. Los buques deben (una de las tres):
  - Ser propios.
  - Estar arrendados a casco desnudo por un período no superior a tres años. Los buques arrendados a casco desnudo pueden suponer un máximo del 50% del tonelaje total de la empresa.
  - Estar fletados por tiempo en contratos de uno a siete años con una opción de compra por parte de la empresa. **Si un buque fletado por tiempo tiene una opción de compra se considera un buque en propiedad.**
  - Un máximo del 80% del tonelaje de la flota puede componerse de buques fletados por tiempo sin opción de compra

— La base imponible de la parte de la actividad que puede acogerse al régimen del impuesto sobre el tonelaje se determina para cada buque como una cantidad fija diaria de coronas danesas (aquí convertidas a euros) por cada 100 toneladas netas, de acuerdo con el siguiente cuadro:

| **NT** | **€ / 100 NT al día (2020)** |
|---|---|
| 0 - 1.000 | 1,38 |
| 1.001 - 10.000 | 0,99 |
| 10.001 - 25.000 | 0,59 |
| + 25.001 | 0,39 |

— Los ingresos se gravan al tipo ordinario del 22%.

— A partir del 1 de enero de 2020, las actividades empresariales estrechamente relacionadas, tales como el uso de contenedores e instalaciones de carga, el alquiler de espacio de tienda a bordo…, sólo pueden ser incluidos en el régimen del impuesto sobre el tonelaje si representan menos del 50% del volumen de negocios total. Si se supera el umbral, se gravará la parte excedente de los ingresos brutos de la empresa.

— **Los buques fletados por tiempo con opción de compra pueden meterse en el TT sin límite (se consideran propiedad).**

Marinos

— En el DIS se permite la inscripción de marinos no comunitarios bajo las condiciones de sus países de origen. Los marinos que trabajen a bordo de buques del DIS están exentos de tributar por IRPF.

— En registro ordinario se conceden exenciones y deducciones al impuesto sobre la renta (régimen aprobado por la UE como ayuda de estado).

— Los marinos que trabajan a bordo de buques con pabellón danés o de otros países de la UE o del EEE pueden deducirse anualmente de su renta imponible anual un importe de 56.900 coronas danesas (7.654 €). Si el buque tiene un tonelaje bruto igual o superior a 500 toneladas, la deducción fiscal se eleva a un importe de 105.000 coronas danesas (14.125 €).

— Si no se cumplen las condiciones para aplicar la deducción fiscal durante todo el año (es decir, 365 días), el importe deducible se reduce proporcionalmente.

— Aplicable tanto a los marinos residentes en Dinamarca como a los residentes en el extranjero.

— El régimen existente se aplica también a los marinos que trabajan a bordo de buques que presten servicios regulares de pasajeros entre puertos de la UE, pero únicamente a los nacionales de países EU/EEE.

**Tasas**

| Tonelaje | Tasa anual |
|---|---|
| < 20 GT | 107 € |
| 20 – 500 GT | 215 € |
| > 500 GT | 323 € |

**Acceso a los tráficos de cabotaje**

— Los buques registrados en el DIS no tienen acceso a los tráficos de cabotaje de pasajeros en Dinamarca. Como consecuencia, para prestar estos mismos servicios en España deben solicitar un *waiver*.

— Para el resto de servicios regulares insulares españoles, deberán cumplir los requisitos de tripulación españoles (Orden de 22 de julio de 1999, BOE nº 185 de 31 de julio).

**Sociedades de Clasificación Reconocidas**

Las siguientes Sociedades de Clasificación están reconocidas por el Gobierno danés para actuar en su nombre:

American Bureau of Shipping
Bureau Veritas
Class NK
DNV
Lloyd's Register
Polish Register of Shipping
RINA
Korean Register
China Classification Society

**Datos de contacto del registro**

Danish Maritime Authority
Register of Shipping
Telephone: +45 72 19 60 23 (de L a V de 9:00-15:00)
srg@dma.dk

**Otra información**

***Ayudas al transporte marítimo***

Ventajas fiscales a los buques por la electricidad suministrada desde tierra. Enlace Ley Danesa.

***Organización Administración Marítima***

La Autoridad Marítima danesa (Danish Maritime Authority) depende directamente del Ministerio de Industria, Empresas y Asuntos Financieros.

# EL REGISTRO DE MALTA

# MALTA

En el siguiente enlace a la página web del Ministerio de Transportes de Malta pueden ampliar la información sobre este registro: Registro de buques de Malta

**MOU de París**

— Desde hace más de 15 años el pabellón de Malta figura en la lista blanca del MOU de Paris. En julio de 2022, se situaba en el puesto 17 (de un total de 40 Estados).

**Estadísticas de flota**

— A 1 de enero de 2022, Malta ocupaba el puesto número 6 en el ranking mundial de flota por pabellón y el primero de Europa, con una flota total registrada de **1.900 buques con 113,6 millones de tpm**. En los últimos 5 años ha crecido a un promedio del 4,2% anual.

— La siguiente tabla resume la **flota registrada bajo pabellón de Malta** en esa fecha:

| | NB | Miles de tpm |
|---|---|---|
| **Petroleros** | 252 | 30.071 |
| **Graneleros** | 527 | 41.187 |
| **Portacontenedores** | 309 | 24.997 |
| **Carga general** | 121 | 821 |
| **Gaseros** | 111 | 5.517 |
| **Pasaje** | 80 | 360 |
| **Ro-ro** | 48 | 953 |
| **Quimiqueros** | 389 | 8.274 |
| **Otros** | 63 | 1.461 |
| **TOTAL** | **1.900** | **113.641** |

**Marco administrativo y normativo**

— En caso de empresas navieras comunitarias basta con designar un representante legal en la isla.

— Edades de los buques:
  - Los buques de entre 10 y 15 años deberán superar una inspección previa durante el primer mes de su registro.
  - Los buques de 15 años o más deben pasar una inspección previa para tener acceso al registro provisional.
  - Los buques de más de 25 años no tienen, en principio, acceso al registro (aunque se puede autorizar en determinadas circunstancias).

— Se permite el doble registro, por lo que un buque puede ser alta en el registro de Malta sin necesidad de darse de baja de su registro de origen, manteniendo en éste su registro a efectos hipotecarios. Para ello, el buque debe ser arrendado a casco desnudo a una empresa naviera maltesa o comunitaria. En este segundo caso deberá tener un representante legal en Malta.

— El **inglés es idioma oficial en Malta** y toda la normativa del país se publica tanto en inglés como en maltés.

**Tripulaciones**

— No existe ninguna restricción en cuanto a la nacionalidad de la tripulación.

— Malta regula las horas mínimas de descanso según de los convenios SCTW y MLC 2006 (OIT). Posibilidad de operar con régimen de 2 guardias.

— El enrole de marinos extracomunitarios es muy ágil:
  - Los oficiales necesitan el refrendo Maltés de sus títulos.
  - El reconocimiento médico debe ser según formato OIT.
  - Los trámites se hacen *on line*.

— El capitán y los oficiales de un buque registrado en Malta deben estar en posesión de un certificado de competencia emitido según el STCW y refrendado por la administración maltesa. **En el caso de subalternos, no existe ninguna restricción, salvo que deben cumplir con el STCW. Todos los trámites se hacen on-line.**

— Malta mantiene acuerdos con 34 Estados no europeos para el reconocimiento de certificados de competencia.

— Las siguientes tablas resumen unas directrices orientativas publicadas por la administración maltesa sobre la dotación mínima de seguridad para sus buques de carga:

Cubierta

| GT | < 500 | 500-999 | 1.000-1.599 | 1.600-2.999 | 3.000-4.999 | 5.000-14.999 | >15.000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Capitán** | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Primer oficial** | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Oficiales de guardia** | - | 1(1) | 1(1) | 1 | 1 | 2 | 2 |
| **Subalternos** | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 |

(1) En tráficos restringidos, puede suprimirse un oficial de cubierta.

Nota: Por lo menos dos oficiales de guardia deben estar en posesión de un certificado de Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS) o el buque deberá llevar un oficial de radio con dicho certificado.

Máquinas

| kW | 350-750 | 751-1.500 | 1.501-3.000 | 3.001-7.450 | 7.451-11.200 | >11.201 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Jefe de máquina** | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Segundo de máquina** | 1(1) | 1(1) | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Oficiales de guardia** | - | - | 1(2) | 1(2) | 1(2) | 2(2) |
| **Subalternos** | 1 | 1 | 2(3) | 3(3) | 3 | 3 |

En buques con máquina desatendida debidamente certificados, se puede suprimir:

(1) El segundo de máquina. (2) Un oficial de guardia. (3) Un subalterno.

Nota: En buques tanque de 1.000 GT o más se precisa un subalterno de máquinas adicional.

**Tributación**

Empresas

- Tienen adoptado un sistema de *Tonnage Tax*. Si no se cumplen las condiciones del régimen, o si la compañía naviera o el gestor de buques opta por renunciar a los beneficios y concesiones que otorga el régimen, los beneficios de las actividades navieras estarían sujetos al tipo normal de sociedades maltés del 35%. Sin embargo, en el momento de la distribución de dichos beneficios marítimos gravados, los accionistas pueden tener derecho a reclamar la devolución de 6/7 partes del impuesto, resultando así un tipo impositivo efectivo del 5% sobre los beneficios distribuidos.
- No se tributa por el beneficio (plusvalía) derivado de la venta de un buque.

Marinos

- Exención plena en el impuesto de la renta de tripulantes de los buques registrados.

**Tasas**

Tasa de alta

| NT | € |
|---|---|
| 0 < NT < 6.250 | 1.562,50 |
| 6.250 < NT < 10.000 | 1.562 + 0,25 por cada NT por encima de 6.250 |
| 8.000 < NT < 10.000 | 2.000 + 0,07 por cada NT por encima de 8.000 |
| 10.000 < NT < 15.000 | 2.140 + 0,07 por cada NT por encima de 10.000 |
| 15.000 < NT < 20.000 | 2.490 + 0,07 por cada NT por encima de 15.000 |
| 20.000 < NT < 30.000 | 2.840 + 0,07 por cada NT por encima de 20.000 |
| 30.000 < NT < 50.000 | 3.540 + 0,07 por cada NT por encima de 30.000 |
| NT > 50.000 | 4.940 + 0,07 por cada NT por encima de 50.000 |

- Para buques de menos de 5 años, la tasa de alta en el registro se bonifica un 50% y un 25% para buques entre 5 y 10 años de edad.

Tasa anual

- En función del tonelaje neto del buque según la siguiente tabla:

| NT | Buques no Tonnage Tax Malta (€) | Buques en Tonnage Tax Malta (€) |
|---|---|---|
| 0 < NT < 6.250 | 2.500 | 500 |
| 6.250 < NT < 8.000 | 2.500 + 0,40 por cada NT hasta 8.000 | 500 + 0,08 por cada NT hasta 2.500 |
| 8.000 < NT < 10.000 | 3.200 + 0,19 por cada NT hasta 10.000 | 640 + 0,01 por cada NT hasta 8.000 |
| 10.000 < NT < 15.000 | 3.580 + 0,14 por cada NT hasta 10.000 | 660 + 0,01 por cada NT hasta 10.000 |
| 15.000 < NT < 20.000 | 4.280 + 0,12 por cada NT hasta 15.000 | 710 + 0,01 por cada NT hasta 15.000 |
| 20.000 < NT < 30.000 | 4.880 + 0,09 por cada NT hasta 20.000 | 760 + 0,01 por cada NT hasta 20.000 |

| NT | Buques no Tonnage Tax Malta (€) | Buques en Tonnage Tax Malta (€) |
|---|---|---|
| 30.000 < NT < 50.000 | 5.780 + 0,07 por cada NT hasta 30.000 | 860 + 0,01 por cada NT hasta 30.000 |
| NT > 50.000 | 7.180 + 0,05 por cada NT hasta 50.000 | 1.060 + 0,01 por cada NT hasta 50.000 |

— Esta tasa anual se reduce o aumenta en función de la edad del buque, según la siguiente tabla:

| Edad | Bonificación | |
|---|---|---|
| Menor de 5 años | -30% | |
| Entre 5 y 10 años (no incluidos) | -15% | |
| Entre 15 (incluidos) y 20 años (no incluidos) | +5% | |
| Entre 20 (incluidos) y 25 años (no incluidos) | +10% | Aumento mínimo de 1.500 €/año |
| Entre 25 (incluidos) y 30 años (no incluidos) | +25% | |
| 30 años o más | +50% | |

**Acceso a los tráficos de cabotaje**

— Los buques registrados en Malta no tienen restricciones para prestar servicios de cabotaje marítimo en su país. Como consecuencia, pueden prestar estos mismos servicios en España sin necesidad de solicitar un *waiver*.

— En todo caso, para establecer un servicio regular insulares en España deberán cumplir los requisitos de tripulación españoles (Orden de 22 de julio de 1999, BOE nº 185 de 31 de julio).

**Sociedades de Clasificación Reconocidas**

— Las siguientes Sociedades de Clasificación están reconocidas por el Gobierno maltés para emitir certificados en su nombre:

American Bureau of Shipping (ABS)
Bureau Veritas (BV)
China Classification Society (CCS)
Croatian Register of Shipping (CRS)
Class NK (NK)
Det Norske Veritas (DNV)
Indian Register of Shipping (IRS)
Korean Register of Shipping (KR)
Lloyd´s Register (LR)
Polish Register of Shipping (PRS)
Registro Italiano Navale (RINA)
Russian Maritime Register of Shipping (RS)

— Tienen un inspector destacado en Palma de Mallorca.

**Datos de contacto del registro**

Merchant Shipping Directorate,
Malta Transport Centre ,
Triq Pantar, Ħal-Lija, LJA 2021 (Malta)
Tel: +356 2125 0360
Mail: mershipmalta.tm@transport.gov.mt
www.transport.gov.mt/ship-registration

Se puede acceder directamente a ellos, aunque lo habitual es hacerlo a través de oficinas de representación legal en Malta. Nos han recomendado:

**Ganado & Associates Advocates - www.ganadoadvocates.com**

171 Old Bakery Street, Valletta VLT 1455, Malta
Tel: (+356) 21 235 406
Karl Grech - kgrechorr@ganado.com
Jotham Scerri-Diacono - jsdiacono@ganado.com

**Fenech & Fenech Advocates -** www.fenechlaw.com

198, Old Bakery Street, Valletta VLT1455, Malta
Tel: (+356) 2124 1232
Mark Fenech – mark.fench@fenechlaw.com
Att: Rowena Grima - rowena.grima@fenechmarine.com

# EL REGISTRO INTERNACIONAL FRANCÉS

# FRANCIA

Francia dispone de 5 registros: el tradicional, el internacional (RIF), el Registro de Nueva Caledonia, el de Polinesia Francesa y el de Wallis y Futuna. Por su mayor interés para los armadores internacionales, este análisis se centra en el segundo de ellos.

La legislación básica aplicable al RIF se puede consultar en este enlace: Legislación básica RIF

**MOU de París**

— El pabellón francés se sitúa en el puesto 30 de la lista blanca del MOU de París. En 2017 llegó a ocupar el primer puesto y desde entonces ha empeorado su desempeño progresivamente: 4º (2018), 15º (2019) y 23º (2020).

**Estadísticas de flota**

— A 1 de enero de 2022, el pabellón francés ocupa el puesto 26 en el ranking de las flotas mundiales por país de bandera y el 7º de las de la UE. Suma 425 buques de más de 100 GT, de los que 192 (7,4 millones de GT) son buques mercantes de transporte. En los últimos 5 años la flota mercante de transporte que navega bajo pabellón francés ha crecido a un promedio del 4,8% anual.

— El RIF suma el 85,5% de las GT de la flota mercante de transporte francesa, reservándose el registro tradicional (13,6%) para buques de transporte de pasajeros de línea regular en tráficos de cabotaje, intracomunitario y entre la UE y Túnez, Argelia o Marruecos, cuyos buques no pueden abanderarse en el RIF.

— La siguiente tabla resume la **flota mercante de transporte que navega bajo pabellón Francés** (datos a 1 de enero de 2022):

| | NB | Miles de tpm |
|---|---|---|
| **Petroleros** | 18 | 2.972 |
| **Graneleros** | 2 | 4 |
| **Portacontenedores** | 33 | 3.738 |
| **Carga general** | 23 | 30 |
| **Gaseros** | 12 | 795 |
| **Pasaje** | 100 | 202 |
| **Ro-ro** | 19 | 63 |
| **Quimiqueros** | 19 | 370 |
| **Otros** | 0 | 0 |
| **TOTAL** | **226** | **8.174** |

— En el siguiente enlace se pueden consultar otras estadísticas de flota del Registro francés: https://www.mer.gouv.fr/la-marine-marchande-en-france#e3

— Por su parte, la **flota controlada** por armadores franceses ocupa el puesto 22º en el ránking mundial y el noveno de Europa. Más del 77% de la flota controlada navega bajo pabellones distintos del francés. En los últimos 5 años ha crecido a una media del **12,8% anual** en tonelaje.

— La siguiente tabla resume la **flota controlada por armadores franceses** a 1 de julio de 2021:

| | NB | Miles de tpm |
|---|---|---|
| **Buques tanque** | 44 | 3.900 |
| **Graneleros** | 1 | 3 |
| **Portacontenedores** | 31 | 3.428 |
| **Carga general** | 23 | 79 |
| **Pasaje** | 53 | 185 |
| **TOTAL** | **152** | **7.595** |

**Marco administrativo y normativo**

— Pueden inscribirse en el RIF todos los buques mercantes, con excepción de los que operan tráficos de cabotaje nacional o los buques de pasaje que operen en líneas regulares:
  - Intracomunitarias, o
  - entre la UE y Túnez, Marruecos o Argelia

— Al menos un 50% de las empresas propietarias del buque deben tener su sede o establecimiento principal en un Estado miembro de la UE o parte del EEE.

— El buque debe ser gestionado y controlado desde el establecimiento principal en Francia y, en su defecto, por un establecimiento permanente de la empresa propietaria, domiciliado en Francia dotado de personal capaz de establecer contratos y representar a la empresa ante terceros en Francia.

— En el siguiente enlace se resume el procedimiento para inscribir un buque en el RIF y la documentación a presentar: Registrar un buque en el RIF

**Tripulaciones**

— Al menos el 35% de la tripulación debe ser nacional de la UE, de un Estado parte del EEE, suizos o de un Estado parte de cualquier acuerdo internacional que tenga el mismo alcance en materia de derechos de residencia y trabajo. El porcentaje mencionado se reduce al 25% en el caso de buques que no se estén beneficiando de un régimen de ayudas fiscales a su adquisición. El cumplimiento de estos porcentajes mínimos se verificará anualmente y podrá, a petición del armador, ser evaluado no por buque, sino a nivel de todos los buques registrados en el RIF y explotados por dicho armador.

— El capitán y el oficial deben ser nacionales franceses, comunitarios, de un Estado parte del EEE o de Suiza o de un Estado parte de cualquier acuerdo internacional que tenga el mismo alcance en materia de derecho de residencia y de trabajo.

— El acceso a las funciones mencionadas en el párrafo anterior está supeditado a la posesión de una cualificación profesional y a la comprobación de un nivel de conocimiento de la lengua francesa y de las cuestiones jurídicas que permita la conservación de los documentos de a bordo y el ejercicio de las prerrogativas de autoridad pública que corresponden al capitán.

— Francia regula las horas máximas de trabajo según el Convenio STCW y MLC, régimen menos favorable que las horas mínimas de descanso.

— Países a los que Francia tiene reconocidos sus certificados de competencia de marinos:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Estados UE** | Egipto | Madagascar | Rusia | Reino Unido |
| Argelia | Filipinas | Malasia | Senegal | Vietnam |
| Australia | Georgia | Marruecos | Singapur | |
| Brasil | Hong Kong | Myanmar | Túnez | |
| Canadá | India | Nueva Zelanda | Ucrania | |
| Costa Marfil | Indonesia | Noruega | Uruguay | |

**Tributación**

Empresas

— Los buques pueden amortizarse aceleradamente mediante un sistema de amortización decreciente: Sistema amortización acelerada buques RIF

— *Tax Lease:* Además de la financiación hipotecaria directa de un buque por parte de su propietario, se suelen crear estructuras de financiación indirecta a través de sociedades instrumentales (AIE), normalmente propiedad de entidades de crédito, para financiar la adquisición de buques. Por regla general, el buque es adquirido por la AIE, que se beneficia de una u otra forma de transparencia fiscal, mediante un préstamo principal y un préstamo subordinado, y luego se pone a disposición del armador en forma de arrendamiento a casco desnudo con una opción de compra al final del contrato.

— *Tonnage Tax:* Al igual que muchos países europeos, Francia introdujo en 2004 un régimen fiscal basado en el tonelaje de los buques. En caso de optar por este régimen, la base imponible de las operaciones vinculadas a la explotación de los buques se determina aplicando la siguiente escala a cada buque por día y por tramo de tonelaje neto de 100 NT

| **NT** | **€/100 NT al día** |
|---|---|
| hasta 1.000 | 0,93 |
| de 1.000 a 10.000 | 0,71 |
| De 10.000 a 25.000 | 0,47 |
| más de 25.000 | 0,24 |

— La opción se hace por un periodo irrevocable de diez años y es renovable al final de este periodo. La opción por el régimen de imposición por tonelaje es válida siempre que la empresa se comprometa a mantener o aumentar durante el periodo de diez años la proporción del tonelaje neto que explota bajo pabellón de un Estado miembro de la Comunidad Europea.

— Pueden acogerse a este régimen los buques:
  - De 50 GT o más;
  - que se gestionan estratégica y comercialmente desde Francia (se considera que esta condición se cumple si el buque enarbola el pabellón francés).

Marinos

— Exención del impuesto sobre la renta para los marinos residentes fiscales en Francia y a bordo de buques del RIF durante más de 183 días durante un período de 12 meses consecutivos.

**Acceso a los tráficos de cabotaje**

- Los buques registrados en el FIS no tienen acceso a los tráficos de cabotaje en Francia. Como consecuencia, para prestar estos mismos servicios en España deben solicitar un *waiver*.
- Además, deberán cumplir los requisitos de tripulación españoles (Orden de 22 de julio de 1999, BOE nº 185 de 31 de julio).

**Sociedades de Clasificación Reconocidas**

- Las siguientes Sociedades de Clasificación están reconocidas por el Gobierno francés para actuar en su nombre:
  Bureau Veritas
  Det Norske Veritas
  Lloyd's Register of Shipping

**Datos de contacto del registro**

Ventanilla única del Registro Internacional Francés (RIF)
5 place Sadi Carnot
13002 Marseille
Tel: 04 86 94 67 50
Email: rif@mer.gouv.fr - rif@developpement-durable.gouv.fr

**Otra información**

***Ayudas al transporte marítimo***

Los buques de cualquier pabellón europeo que hagan escala en Francia el 30% de las veces o pasen el 30% del tiempo en la ZEE francesa cuentan con una deducción del impuesto sobre sociedades por diferentes importes según instalación de equipos de eficiencia energética:

- El 125% de los costes directamente vinculados a la instalación de equipos que permitan el uso de hidrógeno o cualquier otra propulsión libre de carbono como energía principal de propulsión o para la producción de energía eléctrica destinada a la propulsión principal de buques de transporte de mercancías o pasajeros;
- 105% para propulsión principal GNL;
- 85% a equipos que eviten emisiones de azufre, nitrógeno o PM
- 20% en motores auxiliares de GNL o cero emisiones, equipos para el suministro de electricidad en tierra o complementarios a la propulsión principal

En vigor del 28/12/2020 al 31/12/2024.

***Organización Administración Marítima***

Los asuntos marítimos se coordinan a través de una Secretaría de Estado que depende directamente de la Primera Ministra.

# EL REGISTRO INTERNACIONAL DE MADEIRA (PORTUGAL)

# PORTUGAL

Portugal dispone de dos registros: el tradicional y el Registro Internacional de Madeira (MAR). Este análisis se centra en el registro de Madeira.

**MOU de París**

— Tras varios años en la Lista Gris (hasta 2002 incluido), en enero de 2004 Portugal pasó a la lista blanca del MOU de Paris. En 2022 ocupa el puesto 22 de un total de 40 Estados.

**Estadísticas de flota registrada**

— A 1 de enero de 2022 Portugal ocupaba el puesto 14 en el ranking mundial de flota por pabellón y el 5º de la UE. En esa fecha sumaba **702 buques con 25,8 millones de tpm**. En los últimos 5 años la flota de Madeira ha crecido a un ritmo del 10,1% anual.

— El 96% de las tpm de los buques que navegan bajo pabellón portugués están registradas en Madeira.

— En la siguiente tabla se resume la flota **registrada en Portugal**, por tipos de buques, a **1 de enero de 2022.**

| | NB | Miles tpm |
|---|---|---|
| **Petroleros** | 23 | 2.570 |
| **Quimiqueros** | 52 | 760 |
| **Graneleros** | 88 | 7.143 |
| **Portacontenedores** | 291 | 12.288 |
| **Carga general** | 201 | 2.152 |
| **Ro-ros** | 8 | 57 |
| **Otros** | 39 | 837 |
| **TOTAL** | **702** | **25.807** |

— El espectacular crecimiento de la flota de Madeira en los últimos años ha venido impulsado por los armadores alemanes, que han convertido al registro de Madeira en su pabellón favorito junto con el pabellón de Liberia. En la actualidad, más de 60 armadores alemanes, con un total de 378 buques mercantes, han elegido el pabellón de Madeira, lo que representa un notable 21% del total del tonelaje alemán de pabellón exterior.

— En la siguiente tabla se resume la nacionalidad de los armadores con buques registrados en Madeira:

| Nacionalidad del armador | Nº buques | Miles tpm | %tpm |
|---|---|---|---|
| Alemán | 378 | 15.570 | 63,8% |
| Portugués | 17 | 107 | 0,4% |
| Otros UE | 144 | 4.969 | 20,4% |
| Otros Europa | 31 | 1.158 | 4,7% |

| | | | |
|---|---|---|---|
| China | 29 | 1.398 | 5,7% |
| Otros armadores no europeos | 17 | 1.193 | 4,9% |
| **TOTAL** | **616** | **24.395** | **100%** |

**Marco administrativo y normativo**

- El registro de Madeira (MAR) se relaciona estrechamente con el Madeira International Business Centre (MIBC): conjunto de medidas que incluyen beneficios fiscales, así como una mayor flexibilidad administrativa para las empresas.
- No es necesario constituir una empresa en el MIBC para registrar un buque en el MAR. Basta con designar un representante legal en la isla.
- Existe una Comisión Técnica que estudia la documentación de cada buque, decide si procede o no realizar una inspección y determina, caso a caso, si se acepta o no el buque en el registro.
- Se permite el registro temporal, por lo que un buque puede ser alta en el registro de Madeira sin necesidad de darse de baja de su registro de origen (si este lo permite), manteniendo en éste su inscripción a efectos hipotecarios. El registro temporal puede prolongarse durante cinco años prorrogables otros cinco si así lo acuerdan las partes.

**Tripulaciones**

- El 30% de la tripulación mínima de seguridad debe ser europea (no sólo comunitarios, incluye Rusia, Ucrania...), o ciudadanos de países de habla oficial portuguesa (en el caso de los armadores españoles, los nacionales iberoamericanos hispanoparlantes son asimilados a europeos). Se admiten excepciones en casos debidamente justificadas.
- Posibilidad de operar con régimen de 2 guardias.
- No existe obligación de dar de alta a los tripulantes no portugueses en la Seguridad Social de Portugal, aunque estos pueden elegir acogerse voluntariamente a dicho sistema u optar por otro sistema de protección.
- Pueden solicitarse exenciones al cumplimiento de los requisitos de nacionalidad de la tripulación.
- Países a los que Madeira tiene reconocidos sus certificados de competencia:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Estados UE** | China | Indonesia | Mónaco | Senegal |
| Argentina | Corea del Sur | Irán | Montenegro | Serbia |
| Argelia | Cuba | Islandia | Mozambique | Singapur |
| Australia | Ecuador | Israel | Noruega | Sri Lanka |
| Azerbayan | Egipto | Japón | Nueva Zelanda | Sudáfrica |
| Bangladesh | Estados Unidos | Jordania | Paquistán | Suiza |
| Birmania | Filipinas | Madagascar | Perú | Túnez |
| Brasil | Georgia | Malasia | Reino Unido | Turquía |
| Cabo Verde | Ghana | Marruecos | Rusia | Ucrania |
| Canadá | Hong Kong | México | San Marino | Uruguay |
| Chile | India | Moldavia | Sto. Tomé y Ppe. | Vietnam |

**Tributación**

Empresas

- Si la empresa naviera entra en el régimen fiscal especial de Madeira (MIBC) antes del año 2024, el tipo impositivo del Impuesto de Sociedades será de un 5% hasta el 31 de diciembre de 2027.

- Portugal aprobó en 2018 un sistema de tributación objetiva en función del tonelaje (*Tonnage Tax)*, cuyas principales características son:
  - Al menos el 60% del tonelaje neto de la flota de una misma empresa deberá enarbolar el pabellón de un Estado de la UE o del Espacio Económico Europeo (EEE) y ser gestionado desde el mismo.
  - El tonelaje neto de los buques fletados no puede superar el 75% de la flota total de la empresa.
  - Al menos el 50% de la tripulación de los buques en cuestión debe ser nacional de un país de la UE, del EEE o de habla portuguesa, salvo en casos excepcionales muy limitados.
  - Pueden beneficiarse las empresas con sede o dirección efectiva en Portugal.

- Base imponible

| Tonelaje neto (NT) | Base imponible diaria por cada 100 TN |
|---|---|
| Hasta 1.000 NT | € 0,75 |
| Entre 1.001 y 10.000 NT | € 0,60 |
| Entre 10.001 y 25.000 NT | € 0,40 |
| Más de 25.001 NT | € 0,20 |

- Se aplican reducciones del 10% al 20% para buques con más de 50.000 toneladas netas que cumplan ciertos requisitos medioambientales

- A la base imponible calculada de este modo se aplica al tipo impositivo general previsto en la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que actualmente es del 21 % en Portugal, del 20 % en Madeira y del 16,8 % en las Azores.

- Los tripulantes de buques incluidos en el *Tonnage Tax* y sujetos a seguridad social portuguesa deberán abonar una tasa reducida del 6% (4,1% a cargo de la empresa y 1,9% a cargo del trabajador).

- El periodo mínimo de permanencia es de cinco años.

- A los sujetos pasivos que opten por este régimen especial no se le aplicará ningún otro beneficio o incentivo de naturaleza fiscal del mismo tipo. Así pues, el tipo reducido del IS al 5%, previsto en el Centro Internacional de Negocios de Madeira (MIBC), no será aplicable a las rentas sujetas a este régimen especial.

Marinos

- No existe obligación de dar de alta a los tripulantes en la Seguridad Social portuguesa, a condición de que estén dados de alta en un sistema alternativo. Los nacionales portugueses o los residentes en Portugal deben estar dados de alta en la seguridad social portuguesa (2,7%: 2% de la

empresa + 0,7% del marino). Según la legislación portuguesa, los tripulantes al servicio de empresas portuguesas, se consideran residentes en Portugal a efectos fiscales.

— Los salarios de los tripulantes están exentos de impuestos. Para poder beneficiarse de esta exención, el tripulante debe permanecer a bordo al menos 90 días en cada periodo de tributación.

**Tasas**

Tasa de alta

— Se paga una tasa fija de 1.800 €/buque más una cantidad que depende del tonelaje neto del buque, según la siguiente tabla:

| NT | € / NT |
|---|---|
| Hasta 250 NT | 225 € |
| Por cada NT entre 250 < NT < 2.500 | 0,90 |
| Por cada NT entre 2.500 < NT < 10.000 | 0,70 |
| Por cada NT entre 10.000 < NT < 20.000 | 0,50 |
| Por cada NT entre 20.000 < NT < 30.000 | 0,30 |
| Por cada NT > 30.000 | 0,10 |

— Para buques de pasaje, la tasa de alta debe aumentarse un 15%.

Tasa anual

— Se paga una tasa anual fija de 1.400 €/buque más una cantidad que depende del tonelaje neto del buque, según la siguiente tabla:

| NT | €/NT |
|---|---|
| Hasta 250 NT | 200 € |
| Por cada NT entre 250 < GT < 2.500 | 0,80 |
| Por cada NT entre 2.500 < GT < 20.000 | 0,40 |
| Por cada NT > 20.000 | 0,25 |

Para buques de pasaje la tasa anual debe aumentarse un 30%.

Tasas para empresas del MIBC

— Las empresas navieras constituidas en el IBC de Madeira estarán sujetas a una tasa de licencia y a unas tasas anuales de funcionamiento de, respectivamente, 1.000 euros y 1.800 euros.

**Acceso a los tráficos de cabotaje**

— Los buques registrados en Madeira no tienen restricciones para prestar servicios de cabotaje marítimo en su país. Como consecuencia, pueden prestar estos mismos servicios en España sin necesidad de solicitar un *waiver*.

— En el caso de cabotaje regular insular, la normativa portuguesa exige tripulaciones 100% portuguesas o comunitarias (con la posibilidad de conceder exenciones por parte de la administración), salarios mínimos y cobertura de seguridad social.

  Por tanto, en el caso de un buque del Registro de Madeira que quiera realizar cabotaje **regular insular** en España que no siga o preceda a un viaje internacional, por lo que refiere a la nacionalidad de los tripulantes, no se le exigirán únicamente las condiciones de tripulación españolas recogidas en la Orden de 22 julio de 1999, sino también las portuguesas (100% de los tripulantes deben ser nacionales de la UE).

— En el caso de viajes esporádicos en régimen *tramp,* los buques registrados en Madeira pueden prestar estos servicios con las islas en España sin que se les apliquen las Host State Conditions españolas ni portuguesas y sin necesidad de pedir autorización previa.

**Sociedades de Clasificación Reconocidas**

— Las siguientes Sociedades de Clasificación han sido reconocidas por el Gobierno Portugués para la realización de inspecciones estatutarias, verificación y emisión de certificados en su nombre:

American Bureau of Shipping (ABS)
Bureau Veritas (BV)
Det Norske Veritas (DNV)
Germanischer Lloyd (GL)
Lloyd´s Register of Shipping (LRS)
Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
Registro Italiano Navale (RINA)
Registro Internacional Naval (RINAVE)

**Datos de contacto del registro**

S.D.M. - SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO DA MADEIRA, S.A.
S.D.M. Building, Rua da Mouraria 9, 1st floor
9000-047 Funchal
Madeira
PORTUGAL

Tel.: 351-291-201333
Fax: 351-291-201399

E-mail: sdm@sdm.pt
Web Site: www.ibc-madeira.com

# EL REGISTRO INTERNACIONAL DE NORUEGA

# NORUEGA

Noruega dispone de dos registros: el **Norwegian Ship Register (NSR)** y el **Norwegian International Ship Register (NIS)**. Los buques inscritos en el NIS no están autorizados a prestar servicios de cabotaje en Noruega ni a efectuar un transporte regular de pasajeros entre puertos noruegos y extranjeros. A estos efectos, las instalaciones de petróleo y gas de la plataforma continental noruega se consideran puertos noruegos.

En el siguiente enlace a la página web de la Autoridad Marítima Noruega pueden encontrar la Ley que regula el NIS en inglés: Normativa básica reguladora NIS

**MOU de París**

— El pabellón de Noruega ha permanecido en la Lista Blanca durante más de dos décadas. En los últimos años se ha situado entre los 3 registros más seguros del mundo: 2019 (2º), 2020 (2º) y 2021 (3º).

**Estadísticas de flota**

— A 1 de enero de 2022, Noruega ocupaba el puesto número 16 en el ranking mundial de flota por pabellón, con una flota total registrada de **957 buques con 20,9 millones de tpm**. Sin embargo, en los últimos años no ha crecido al mismo ritmo que otros registros similares, e incluso en 2022 perdió un 2,0 % de las GT con respecto al año anterior.

— La siguiente tabla resume la **flota registrada bajo pabellón de Noruega**, por tipos de buques, a 1 de enero de 2022:

| | NB | Miles de tpm |
|---|---|---|
| **Petroleros** | 60 | 6.223 |
| **Graneleros** | 67 | 3.926 |
| **Portacontenedores** | 1 | 3 |
| **Carga general** | 288 | 3.586 |
| **Gaseros** | 58 | 2.673 |
| **Pasaje** | 334 | 240 |
| **Ro-ro** | 11 | 179 |
| **Quimiqueros** | 138 | 4.083 |
| **TOTAL** | **957** | **20.913** |

— Por su parte, la **flota controlada** por armadores noruegos ocupa el sexto puesto en el ránking mundial y el tercero de Europa. El 78% de esta flota está abanderada en terceros registros distintos del NIS. En los últimos 5 años ha crecido a una media del 4,9% anual.

— La siguiente tabla resume la **flota controlada por armadores noruegos** a 1 de julio de 2021:

| | **NB** | **Miles de tpm** |
|---|---|---|
| **Buques tanque** | 597 | 39.998 |
| **Graneleros** | 254 | 24.006 |
| **Portacontenedores** | 75 | 4.355 |
| **Carga general** | 606 | 9.543 |
| **Pasaje** | 200 | 206 |
| **TOTAL** | **1.732** | **78.108** |

**Marco administrativo y normativo**

— El NIS está abierto a armadores de cualquier nacionalidad.

— Si el propietario es del EEE pero no tiene su domicilio permanente en Noruega, debe designar a un representante, residente en Noruega y con nacionalidad de un Estado del EEE.

— Se permite el registro de buques arrendados a casco desnudo bajo la autorización del registro inicial, manteniendo las condiciones hipotecarias en el primer registro. Los buques registrados de esta forma enarbolarán la bandera noruega y se regirán por la legislación de este país.

— Todos los documentos deben presentarse en inglés o en una lengua escandinava, o ir acompañados de una traducción certificada.

**Tripulaciones**

— El capitán debe ser ciudadano noruego o de la UE/EEE, o solicitar una exención del requisito de nacionalidad.

— Los Capitanes con Certificado de Competencia (COC) no noruego deben completar un curso de legislación marítima noruega.

— Noruega regula las horas mínimas de descanso en línea con los Convenios STCW y MLC. Se puede operar con régimen de dos guardias.

— Países a los que Noruega tiene reconocidos sus certificados de competencia de marinos:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Estados UE** | Chile | India | Myanmar | Sudáfrica |
| Argentina | China | Indonesia | Nueva Zelanda | Sri Lanka |
| Australia | Corea del Sur | Jamaica | Perú | Turquía |
| Brasil | Estados Unidos | Liechtenstein | Filipinas | Ucrania |
| Bulgaria | Ghana | Malasia | Rusia | Reino Unido |
| Canadá | Islandia | Montenegro | Singapur | Vietnam |

**Tributación**

<u>Empresas</u>

— El tipo general del impuesto de sociedades es del 22%.

— Las empresas de transporte marítimo pueden optar por un sistema de *Tonnage Tax,* similar a otros sistemas europeos. Tiempo mínimo de permanencia: 10 años.

| NT | NOK/día por cada 1.000 NT |
|---|---|
| 0 - 1.000 | 0 |
| 1.001 - 10.000 | 18 (1,74€) |
| 10.001 - 25.000 | 12 (1,16€) |
| >25.000 | 6 (0,58€) |

Marinos

— Los marinos extranjeros que trabajan en buques registrados en el NIS y que residen fuera de la zona nórdica están exentos de pagar impuestos en Noruega. Los marinos noruegos tributan de acuerdo con las normas fiscales generales, pero se les concede una deducción de la base imponible.

— Los marinos noruegos, residentes en la región nórdica, de un Estado miembro del EEE o de Suiza deben cotizar a la seguridad social noruega.

**Tasas**

Tasa de alta

— Buques de carga y pasaje de 500 GT o más (excepto buques de suministro): importe básico de 12.000 NOK (1.162 €) más los siguientes suplementos por tonelaje
  - Por las primeras 5.000 NT, se pagará una tasa de 5 NOK (0,48 €) por tonelada neta
  - Por las siguientes 5.000 NT: 4 NOK (0,39 €) por NT
  - Para las siguientes 20.000 NT: 3 NOK (0,29 €) por NT
  - Para las siguientes 40.000 NT: 2 NOK (0,19€) por NT
  - Para los buques de más de 70.000 NT: 1 NOK (0,097 €) por NT que supere las 70.000 NT.

  El importe así calculado se multiplicará por un factor de 1,7322.

Tasa anual

| | Tasa base (NOK) | Tasa por inspección (NOK)[(1)] |
|---|---|---|
| Menos de 10m | 2.000 | 1.000 |
| 10 - 15m | 3.000 | 3.000 |
| más de 15m pero menos de 100 TRB | 5.000 | 5.000 |
| 100 - 500 TRB | 10.000 | 10.000 |
| 500 TRB o más para las primeras 30.000 NT | 15.000 + 2 por NT | 20.000 + 3,00 por NT |
| para las siguientes 40.000 NT | 20.000 + 1,5 por NT | 20.000 + 2,50 por NT |
| para más de 70.000 NT | 20.000 + 1 / NT | 20.000 + 2,00 por NT |

(1) Sólo aplicable a aquellos buques cuyas inspecciones las lleve a cabo la Administración Marítima noruega (no las SSCC).

— La tasa de inspección de los buques de pasaje se multiplicará por el factor 3,60.

— El importe total de la tasa básica y de todas las tasas de inspección se multiplicará por el factor 1,9830.

— En el caso de los buques registrados en el NIS, hay que pagar, además de la tasa base, una tasa anual de 10.752 NOK (1.040 €) para mantener el registro.

Otras tasas

— Se pueden consultar otras tasas (cambio de nombre, cambio de propietario, cambio de puerto de registro…) en la siguiente tabla:

| | **NOK** | **€** |
|---|---|---|
| Registro inicial | 3.812 | 370 |
| Registro del nuevo propietario | 2.296 | 223 |
| Modificación de otra entidad jurídica | 1.148 | 111 |
| Cambio de nombre del buque | 3.053 | 296 |
| Cambio de puerto de registro | 768 | 75 |
| Nueva hipoteca | 2.681 | 260 |
| Hipoteca - por buque | 2.681 | 260 |
| Modificación de una hipoteca | 2.296 | 223 |
| Supresión de un buque | 2.296 | 223 |
| Registro de un buque a casco desnudo | 2.296 | 223 |
| Transcripción del registro | 688 | 67 |
| Certificado de propiedad y gravámenes | 688 | 67 |
| Certificado de supresión | 688 | 67 |
| Confirmación del diario/estado de cuentas | 688 | 67 |
| Copia certificada de un documento | 266 | 26 |
| Lista de buques registrados | 688 | 67 |

— En el siguiente enlace a la página web de la Administración Marítima noruega se pueden calcular automáticamente en función del tonelaje y otros parámetros, las diferentes tasas: Calculadora tasas

**Acceso a los tráficos de cabotaje**

— Los buques del NIS no pueden prestar servicios de transporte marítimo de cabotaje en Noruega (reservados a los buques registrados en el NOR, su registro ordinario). Como consecuencia, para prestar estos mismos servicios en España deben solicitar un *waiver*.

**Sociedades de Clasificación Reconocidas**

— Las siguientes Sociedades de Clasificación están reconocidas por el Gobierno noruego para emitir certificados en su nombre:

| | |
|---|---|
| American Bureau of Shipping (ABS) | Lloyds Register of Shipping |
| Bureau Veritas (BV) | RINA |
| DNV | Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) |

**Datos de contacto del registro**

The Norwegian Maritime Authority
Department of Ship Registration
PO Box 73 Nygårdstangen
N-5838 BERGEN
E-mail: post@nis-nor.no
Otros datos de contacto: https://www.sdir.no/en/about-us/contact/