



SISTEMA DE REGISTRO DE EMBARCACIONES DE MALTA

REALIZADO:
SERGIO SIERRA GARCÍA

01/02/2016



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. LEGISLACIÓN.....	4
3. VENTAJAS DEL REGISTRO MALTÉS.....	6
4. FISCALIDAD.....	9
5. CONCLUSIÓN.....	14
6. BIBLIOGRAFÍA.....	16



1. INTRODUCCIÓN

Para entender la controversia de las banderas de conveniencia es preciso definir y diferenciar el marco jurídico de los distintos registros existentes, partiendo de la doctrina “mar liberum”.

Surgen dos principios básicos de Derecho Internacional Público:

- La libertad de navegación en alta mar.
- La libertad de todo Estado para conceder la nacionalidad a los buques.

Esta última cambió tras el Caso *Nottebohm* (1955), en el que el Tribunal Internacional de Justicia introdujo el concepto del “genuine link” o “vínculo genuino”, según el cual un país no puede extender su protección a cualquiera de sus nacionales sin ningún tipo de limitación, sino que además de la nacionalidad debe existir entre el Estado y su nacional una conexión genuina y están recogidos por el Derecho del Mar vigente en la actualidad:

- Convention of High Seas 1958 (HSC) de 1958 sobre Alta Mar.
- Convenio Naciones Unidas (Montego Bay) de 1982 sobre Derecho del Mar.

Se podría entender que se cumplimenta el registro cuando la nacionalidad de los propietarios, gestores, tripulación y de los intereses relacionados con un buque coinciden con el pabellón que arbole el buque.

Sin embargo, como la legislación internacional no detalla los requisitos concretos del “*genuine link*”¹, nos encontramos que es lícito que entre buque y el Estado que lo abandera no exista nexo real. Esta incerteza sobre el registro de buques fue mantenida por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea — UNCLOS—*).²

El registro es la formalidad administrativa que significa el otorgamiento de la nacionalidad del Estado registrador al buque registrado, lo que supone que las leyes de este Estado se aplican totalmente sobre el buque, incluyendo los derechos y obligaciones del buque y de su propietario, por lo que los buques que ostenten la bandera de un Estado que tenga un régimen fiscal favorable o requisitos más relajados acerca de los salarios, seguridad social de la tripulación, normativa medioambiental o de seguridad tengan una ventaja sobre los buques registrados en otros Estados con normas más estrictas. Estas ventajas, junto con el hecho que en estos países sea sencillo ocultar la propiedad real del buque ha hecho que desde la década de los 40, los Registros Abiertos o banderas de conveniencia empezaran a atraer hacia ellos un tonelaje considerable.

Diferenciamos estos tipos de registro:

- Registros Ordinarios: Aquellos en los que existe relación auténtica o real entre los buques inscritos y la bandera que estos arbolan. Presentan un control y cumplimiento total de la legislación nacional e internacional, sometidos al mismo régimen jurídico, fiscal y social que cualquier otra actividad económica.

¹ Artículo 5.1 HSC

² Artículos 91.1 y 94.1 UNCLOS



- Registros Abiertos o de Conveniencia: aquellos en los que no existe relación auténtica entre buques allí inscritos y la bandera que estos lucen, no coincidiendo la nacionalidad de los propietarios, gestores, dotaciones o intereses con los pabellones de los buques. De igual manera tampoco coincide la nacionalidad de los tripulantes, manteniendo una legislación laboral laxa y en consecuencia una alta siniestralidad. Suele haber una nula presión fiscal. Dichos países poseen un control débil de su propia legislación nacional e internacional (si es que llegan a ratificar los convenios). Principalmente se sitúan en países del tercer Mundo, siendo Panamá y Liberia los más habituales. Malta se encuentra catalogada como registro de conveniencia.

- Registros Especiales (Off-Shore y Segundos Registros): Uno de los medios que los estados emplean para evitar la fuga de los buques nacionales a otros registros, es la creación de un segundo registro, que generalmente ofrece unas condiciones parecidas a la de los pabellones de conveniencia, es decir, ofreciendo a las navieras ventajas fiscales, laborables y jurídicas equiparables a los Pabellones de Conveniencia, pero ratifican la normativa medioambiental y de seguridad internacional. La diferencia entre Segundos Registros y los Off-Shore son que los Segundos Registros se crean dentro de la jurisdicción de un país (DIS de Dinamarca, NIS de Noruega, ISR de Alemania, Madeira de Portugal, Canarias de España). Mientras que los Off-Shore que se organizan fuera una determinada jurisdicción (Islas de Kerguelen –Francia-; Islas de Man, Islas Bermudas, Islas Caimán –Reino Unido-).

Según las últimas estadísticas oficiales, pertenecientes al año 2014, de Transport Malta (entidad encargada del registro), el país se ha convertido en el sexto registro más grande de flota mercante del mundo, consolidando aún más su posición como el registro más grande de Europa. En 2013, Malta estaba clasificada en séptimo lugar, desde entonces ha aumentado en casi 6,5 millones de toneladas brutas, que representa una tasa de crecimiento del 12,5% respecto al año anterior, que también había alcanzado cifras récord. A finales de diciembre de 2014, el tonelaje bruto registrado fue de 57,9 millones con más de 2.500 buques mercantes enarbolando el pabellón maltés.

Malta también se ha convertido un líder mundial en el registro de yates comerciales de más de 24 metros de longitud, registrando un incremento del 13,6% respecto al año anterior. A finales de diciembre de 2014, la flota de superyates con bandera maltesa en todo el mundo era de 452.

De tal manera, la República de Malta es considerada como un pabellón de conveniencia por la International Transport Workers' Federation, en el presente texto trataremos específicamente porqué lo es, así como los matices propios que presenta.



2. LEGISLACIÓN

El registro de embarcaciones bajo bandera maltesa está regulado por la Merchant Shipping Act de 1973, que está basada en la legislación de Reino Unido, siendo sucesivamente modificada en 1986, 1988, 1990 y 2000. Esta ley principal es suplementada con el siguiente cuerpo normativo:

- The Ships Eligible for Registration Regulations (reformada en 2003), S.L. 234.23
- The Merchant Shipping Fees Regulations (reformada en 2003), S.L. 234.06
- The Merchant Shipping (Licensing of Shipping Organisations) Regulations (2004), S.L. 234.41
- The Merchant Shipping (Shipping Organisations – Private Companies) Regulations (2004), S.L. 234.42
- The Merchant Shipping (Taxation and Other Matters Relating to Shipping Organisations) Regulations (2004), S.L. 234.43.

Malta también ha reconocido la siguiente legislación internacional del IMO (Internacional Maritime Organization), OMI en español, es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina:

- Convenio Internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de hidrocarburos, 1969 y protocolo de 1992.
- Convenio Internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debido a la contaminación por hidrocarburos, 1971 y protocolo de 1992, (Fondo de 1992).
- Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, (Convenio de Londres).
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y Protocolo y enmiendas de 1978, anexos I, II, III, IV, V y VI, (Convenio MARPOL).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, Protocolos de 1978 y 1988, (Convenio SOLAS).
- Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, y Protocolo 1988.
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR).
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990.
- Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo de Cooperación-SNPP).
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), en su forma enmendada.



- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA).
- Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988.
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, (Convenio de facilitación).
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado, (Reglamento de abordajes 1972).
- Convención sobre la organización internacional de telecomunicaciones móviles por satélite, y su acuerdo operativo enmendado de 1998.
- Protocolo de 1996 para enmendar el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976).
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.
- Convenio internacional sobre el control de los sistemas anti incrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS).
- Protocolo de 2002 de la Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (Convenio de Atenas de 1974).
- Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

Respecto a la normativa del ILO (International Labour Organization), OIT en español, organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales, relativo a los trabajadores del mar ha ratificado los siguientes convenios:

- La libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (No 87).
- Derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (No 98)
- Convenio sobre documentos de identificación de gente del mar, 1958 (No 108).
- Edad Mínima, 1973 (No 138).
- Convenio Marítimo Laboral, 2006.



3. VENTAJAS DEL REGISTRO MALTÉS

Las principales ventajas del registro bajo bandera maltesa son:

- Los barcos pueden ser registrados con el nombre de la empresa legalmente constituida, organismos o entidades independientemente de su nacionalidad, o por un ciudadano de la Unión Europea.
- Está permitido registro de buques que no se consideran estrictamente como buque, tales como plataformas petrolíferas, plataformas y barcazas.
- Está permitido el registro de cascos o buques en construcción e hipotecas sobre dichos buques.
- Servicio de urgencia disponible 24 horas, 7 días a la semana.
- En la lista blanca del MoU de París y Tokio³ y en la lista de bajo riesgo de naves del MoU de París.
- No hay restricciones de nacionalidad para el capitán, oficiales y tripulación.
- No hay restricciones de comercio, e incluso hay un trato preferencial a los buques malteses en ciertos puertos por acuerdos bilaterales.
- No hay costes ocultos ni cargos por inspección.
- Bajas tasas de formación, registro y por tonelaje.
- Reducción progresiva en la cuota de registro y tasas de tonelaje para barcos no antiguos, siendo extensibles a barcos pequeños.
- Exención del pago de la cuota de la seguridad social para tripulantes y oficiales no residentes en Malta.
- No restricciones en la venta o transferencia de acciones de una sociedad propietaria de barcos malteses.
- No restricciones en la venta o hipoteca de barcos malteses.
- Uno de los registros más grandes y experimentados del mundo, que es muy activo en los foros de la Unión Europea y organizaciones internacionales.
- Los procedimientos de registro⁴ son fáciles, además el barco candidato (comercial o de recreo) a registro es registrado provisionalmente bajo pabellón maltés por un periodo de seis meses, renovable por otros seis meses. Esto permite que se finalice toda la tramitación y que se obtengan todos los documentos necesarios para completar el registro definitivo.
- La legislación establece la posibilidad de optar por el registro temporal de una embarcación en régimen de fletamento a casco desnudo, tanto en el caso de una embarcación maltesa temporalmente registrada bajo otro pabellón como a la inversa. La

³ Documento suscrito por las Autoridades Marítimas de los Estados de cada zona acerca de la implementación de normas del Control sobre el Estado Rector del Puerto.

⁴ Artículos 10- 18A de la Merchant Shipping Act.



duración de este tipo de registro es coincidente con la del contrato de fletamento o hasta que expire el registro subyacente; no excederá en ningún caso los 2 años.

- Los requisitos malteses son conocidos por los principales astilleros y organizaciones relacionadas.
- Pueden oficiarse matrimonios a bordo de los buques malteses.
- Exención en el impuesto de sociedades sobre ganancias a los propietarios, fletadores registrados y financiadores de barcos malteses de más de 1.000 toneladas netas (extensible a barcos de menos toneladas).
- Existencia de régimen de arrendamiento financiero muy atractivo para adquisición de yates, con periodo máximo de arrendamiento financiero de 3 años (36 meses) y valor residual mínimo del 1% del precio original.
- Existencia de normativa específica en materia de IVA que ofrece oportunidades de planificación fiscal.
- En el caso de yates comerciales, los beneficios resultantes de su uso, así como su venta o cesión, con la debida planificación fiscal, pueden no tributar en Malta.
- En caso de yates comerciales, su precio está exento de IVA; además, las compras de bienes para su abastecimiento son deducibles.
- La importación de yates comerciales en la UE a través de Malta está exenta de derechos.
- Disponibilidad de una amplia gama de servicios marítimos de buena reputación, incluyendo servicios legales, corporativos, soporte de registro, gestión y administración. También servicios de abastecimiento de combustible (bunkering offshore), servicios de remolque, amarre, instalaciones, puertos deportivos, entre otros.

Como observamos las principales ventajas radican en la baja presión fiscal, derivada de una cuota de registro baja y la aplicación de una tasa por tonelaje (que será analizada posteriormente). La facilidad documental y de procedimientos de registro es también un hecho a tener en cuenta, ya que se establece el registro provisional para reunir el grueso de los requisitos mientras, tras el cual se puede alcanzar el registro permanente; además el registro establece la no exigencia de requisitos de nacionalidad de ningún tipo (no vínculo genuino real, aunque se exige en la inscripción un agente residente eso no supone un vínculo genuino real).

Al igual que la no restricción tanto en la venta o hipoteca de barcos como en la venta o transferencia en cuanto a acciones de una sociedad propietaria de barcos bajo bandera maltesa.

Además las hipotecas maltesas ofrecen grandes ventajas, son las siguientes:

- En caso de incumplimiento no es necesario un juicio especial para hacer cumplir dicho título ejecutivo.



- Los buques constituyen una clase especial de bien mueble formando un activo separado del patrimonio de sus dueños para seguridad de estos en las acciones y demandas sobre el buque; por tanto en caso de quiebra En caso de quiebra del propietario de un buque, todas las acciones y demandas que el buque puede ser objeto, tendrán preferencia sobre todas las demás deudas del patrimonio.
- En caso de incumplimiento por parte del deudor hipotecario, el acreedor hipotecario tiene derecho a para tomar posesión de la nave, venderla y hacer cualquier cosa necesaria en nombre del propietario a fin de mantener el estado y la validez de la matrícula del buque.
- Puede ser insertada en la hipoteca una cláusula que prohíbe nuevas hipotecas y las transferencias de propiedad del buque sin el previo consentimiento del acreedor hipotecario.
- Procedimiento fácil de transferencia hipotecaria.
- Un buque no se puede eliminar del Registro sin aviso de por lo menos un mes para el acreedor hipotecario dada por la Dirección de la Marina Mercante.
- La hipoteca se adhieren no sólo al buque sobre sí mismo, sino también a al seguro y la indemnización por accidentes.
- Disfrutan de una alta prioridad en la clasificación de las reclamaciones contra buques malteses.

La inclusión en la lista blanca del MoU de París y Tokio, ha supuesto un gran empuje para la imagen de Malta como registro de primer nivel. El MoU (Memorandum of Understanding of Port State Control –PSC-) de París (está conformado por la UE, Rusia y Canadá) o Tokio (conformado por países de Asia pacífico) supone la inspección estandarizada de naves en puertos extranjeros por parte de oficiales o inspectores del Estado Rector de Puerto donde atraquen con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas. Estableciendo tres listas: blanca (mejor), gris y negra (peor). En muchos de los convenios técnicos más importantes de la OMI se recogen disposiciones para que cuando los buques visiten puertos extranjeros se sometan a inspecciones a fin de garantizar que cumplen las prescripciones de la OMI.

Además, como se vio en el apartado de legislación, Malta es firmante de gran cantidad de convenios relacionados con seguridad, medioambiente y seguridad laboral, pese a ser catalogado como bandera de conveniencia, por lo que determinadas empresas más controladas por la Unión Europea desean cumplir y beneficiarse del resto de ventajas que Malta ofrece, así como para el acceso a subvenciones públicas comunitarias.

La ratificación de convenios y la modificación normativa interna en base a los criterios de convergencia de la Unión Europea ha supuesto para Malta la mejora de su imagen como registro abierto en el mundo, hecho que incentiva el registro de muchos buques que quieren cumplir la normativa de seguridad y medio ambiente para beneficiarse entre otras cosas de las subvenciones europeas, a la vez que disfrutar de las bajas tasas impositivas de Malta.



4. FISCALIDAD

A continuación se mostrarán las cuotas de registro y tasas por tonelaje⁵ para las embarcaciones, que suponen el principal atractivo de ondear bajo bandera maltesa:

A. Cuota de registro y tasa de tonelaje anual para todas las embarcaciones:

Embarcación	Cuota de registro	Anual	
		Cuota básica	Tasa de tonelaje
(i) Barcos de menos de 24 metros de eslora			
a. Buques de pesca categoría A, B y C	70 €	25 €	36 €
b. Yates comerciales	115 €	150 €	175 €
c. Yates de recreo de menos de 50 t. brutas	115 €	25 €	175 €
Resto de barcos de menos de 24 metros de eslora			
d. Menos de 50 toneladas brutas	115 €	25 €	200 €
e. De 50 toneladas brutas o más		150 €	
Barcos de 24 metros o más de eslora			
(ii) Yates de recreo	25 céntimos por tonelada neta sujeto a un mínimo de 187'50 €	255 €	40 céntimos por tonelada neta sujeto a un mínimo de 400 €
(iii) Yates comerciales que no sean de la categoría (iv)	Ratios que aparecen en la sección B	625 € para el año de registro En adelante 1095 €	Ratios que aparecen en la sección B
(iv) Barcasas sin propulsión, fletamento a casco desnudo registrado en un registro extranjero, inmovilizado o en construcción excluido la categoría (ii)	Ratios que aparecen en la sección B sujetos a reducciones que aparecen en la sección C	150 €	Ratios que aparecen en la sección B sujetos a reducciones que aparecen en la sección C
(v) Buques comerciales y pesqueros de menos de 2500 t. brutas, y no incluidos en categorías (ii), (iii) y (iv)		255 €	
(vi) Resto de barcos de 24 metros o más de eslora no incluidos las categorías (ii), (iii) y (iv)			
Barcos de menos de 300 toneladas brutas	Ratios que aparecen en la sección B sujetos a reducciones que aparecen en la sección C	370 € para el año de registro En adelante 840 €	Ratios que aparecen en la sección B sujetos a reducciones que aparecen en la sección C
Barcos de 300 toneladas brutas o más		625 € para el año de registro En adelante 1095 €	
		En adelante 1095 €	

A.ii. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 (4) de esta Ley, cuando hay un cambio en los datos o en la categoría de un buque matriculado y la nueva tarifa aplicable a pagar en el registro o anualmente es superior a la ya pagable, las disposiciones del artículo 7) 19) de la Ley de la Marina Mercante en el respeto de los barcos inmovilizados se aplicarán mutatis mutandis.

⁵ First Schedule de la Merchant Shipping Act



B. Ratios por tonelada neta pagable en registro y tasa anual de tonelaje referidas en la sección A

Capacidad por tonelada neta del Barco		Cuota en registro	Tasa anual por tonelaje
Superior	No Superior		
0	2500	625 €	1000 €
2500	8000	625 € más 25 céntimos por cada TN que supere 2500 TN	1000 € más 40 céntimos por cada TN que supere 2500 TN
8000	10000	2000 € más 7 céntimos por cada TN que supere 8000 TN	3200 € más 19 céntimos por cada TN que supere 8000 TN
10000	15000	2140 € más 7 céntimos por cada TN que supere 10000 TN	3580 € más 14 céntimos por cada TN que supere 10000 TN
15000	20000	2490 € más 7 céntimos por cada TN que supere 15000 TN	4280 € más 12 céntimos por cada TN que supere 15000 TN
20000	30000	2840 € más 7 céntimos por cada TN que supere 20000 TN	4880 € más 9 céntimos por cada TN que supere 20000 TN
30000	50000	3540 € más 7 céntimos por cada TN que supere 30000 TN	5780 € más 7 céntimos por cada TN que supere 30000 TN
Superior a 50000		4940 € más 7 céntimos por cada TN que supere 50000 TN	7180 € más 5 céntimos por cada TN que supere 50000 TN

C. Reducción o incremento en los ratios por tonelaje neto en registro y tasa anual de tonelaje, referidas en la sección A:

Edad del barco		Reducción en cuota de registro %	Reducción o incremento en tasa de tonelaje anual %
Superior	No superior		
Años			
0	5	50	-30
5	10	25	-15
10	15	-	-
15	20	-	+5
20	25	-	+10
25	30	-	+25
Igual o superior a 30		-	+50

Sujeto a un incremento mínimo de 1500 €

Las cuotas de inscripción para cualquier año pagado después del año siguiente a la inscripción se incrementarán en un diez por ciento. Inspecciones pre-registro están sujetas a un cargo previsto en el comunicado 90 de la marina mercante.

El propietario, fletadores y financiadores de embarcaciones de más de 1000 toneladas netas de carga registrada bajo bandera maltesa estarán exentos de la aplicación de la Ley del Impuesto de la Renta (puede ser administrativamente extensible a embarcaciones de menos de 1000 toneladas netas), siendo por tanto aplicable el reglamento de tasas por tonelaje, cuyas tasas se han visto anteriormente. La inaplicabilidad de la Ley del Impuesto sobre la Renta de Malta da lugar a la no exigibilidad de ningún impuesto respecto a:

- Los ingresos derivados de las actividades de transporte, incluidas las rentas obtenidas por un administrador de la nave de las actividades de gestión naviera.



- Cualquier beneficio o ganancias derivadas de la venta u otra transferencia de un buque, o bien por la enajenación de cualquier derecho para adquirir una nave.
- Cualquier beneficio resultante de la liquidación, reembolso, cancelación o cualquier otra disposición de acciones y valores poseídos sobre la compañía naviera propietaria del buque.
- Los ingresos por intereses en relación con cualquier financiación de las operaciones de la empresa naviera propietaria del buque.
- La distribución de beneficios derivados de las actividades marítimas a accionista quedan exentos de impuestos.

Hay exenciones por el impuesto de donaciones y sucesiones en el capital representado por los buques.

Por otra parte, la regulación del impuesto de tonelaje también implica la inaplicabilidad de otras leyes, como la Ley de Transacciones Exteriores. Todas las restricciones que puedan imponerse a las transacciones de capital en virtud de las disposiciones de esta Ley no serán de aplicación a cualquier transacción relacionada con la propiedad, administración, gestión, compra o financiación de un barco.

Es necesario decir que en cuanto a las cargas sociales, las navieras bajo bandera maltesa están exentas de las contribuciones a la seguridad social de tripulantes y oficiales no residentes en Malta, que suponen un alto coste según el tipo de actividad de la naviera.

No serán de aplicación las tasas sobre documentos y transmisiones para documentos relacionados con:

- El registro de una nave y otros registros en relación a la misma.
- La emisión, compra, transferencia, cesión o negociación de algún tipo de bonos.
- La venta u otra transferencia de un buque.
- El registro de cualquier hipoteca u otra carga en relación con cualquier buque.
- La asignación de los derechos e intereses en relación con cualquier buque.

La legislación maltesa ofrece ventajas respecto a los yates mediante contratos de leasing o arrendamientos. La constitución de una empresa maltesa por parte de no residentes para actuar como arrendador de yates de recreo incurrirá en un tipo impositivo efectivo de tan sólo 5%, que es el más bajo en la UE. Dicho porcentaje podría reducirse a 0% si el yate en cuestión es de naturaleza comercial y puede calificarse de buque sujeto a impuesto sobre tonelaje (en estos casos aunque tenga menos de 1000 toneladas netas de carga podría extenderse administrativamente la imposición por tonelaje) cabe la posibilidad de beneficiarse de un tipo reducido de IVA sobre la adquisición de un yate.

El *VAT Department* (Departamento de IVA) maltés establece un régimen por el cual los dueños de yates pueden navegar libremente por las aguas de la UE beneficiándose al mismo tiempo de un tipo efectivo de IVA considerablemente reducido aplicado al valor del yate adquirido. Dicho régimen empieza con la adquisición de un yate de recreo por parte de una empresa maltesa. Dicha



operación estaría sujeta al tipo normal de IVA del 18% en Malta, pero la empresa maltesa tendría el derecho a deducir el IVA soportado ya que a cambio llevaría a cabo una actividad económica que consistiría en el arrendamiento del yate a un arrendatario (residente o no residente). Lo que significa que el IVA efectivo soportado hasta ese momento es cero. A efectos del IVA, el arrendamiento del yate se considera una prestación de servicios y por consiguiente gravable sobre el uso del yate en aguas territoriales comunitarias. Por supuesto, calcular la porción de tiempo durante la cual el yate navega por aguas territoriales comunitarias es bastante complejo, por eso, el *VAT Department* ha elaborado un cálculo dependiendo de la eslora y modalidad de navegación (vela o motor) del yate en cuestión.

Tipo de yate	% de arrendamiento sujeto a IVA	Tipo efectivo de IVA
Yates de vela y de motor de más de 24 metros de eslora	30%	5.40%
Yates de vela de entre 20,01 y 24 metros de eslora	40%	7.20%
Yates de motor de entre 16,01 y 24 metros de eslora	40%	7.20%
Yates de vela de 10,01 a 20 metros de eslora	50%	9.00%
Yates de motor de 12,01 a 16 metros de eslora	50%	9.00%
Yates de vela de hasta 10 metros de eslora	60%	10.80%
Yates de motor de 7,51 a 12 metros de eslora	60%	10.80%
Yates de motor de hasta 7,5 metros de eslora	90%	16.20%



Además, deben cumplirse los siguientes requisitos:

- El yate debe llegar a Malta, al comienzo del contrato de arrendamiento.
- Es necesaria la autorización previa por escrito del *VAT Department* de Malta.
- El arrendatario tiene que pagar al arrendador una contribución inicial correspondiente al 50% del valor del yate.
- Las cuotas de arrendamiento se deben pagar cada mes hasta un máximo de 36 meses.
- Se supone que el arrendador obtenga beneficios del contrato de arrendamiento.
- El valor de adquisición final del yate, en el caso de que el arrendatario lo compre del arrendador, debe corresponder por lo menos al 1% del valor original del yate.

Así pues, un registro ordinario como puede ser el español no tendría la figura de la tasa por tonelaje sino una tributación mediante impuesto de renta como cualquier otra actividad económica, siendo por tanto menos beneficiosa que la maltesa, bien es cierto que el registro abierto no exime al beneficiario de pagar impuestos en su país pero en la mayoría de los casos la estructura de los registros abiertos hace imposible localizar a los beneficiarios verdaderos de la explotación comercial o de la venta del buque inscrito.

Aunque lo normal es que los buques inscritos en los registros abiertos, como el maltés, son propiedad de una sola compañía creada con este objetivo en el país inscrito, de manera que para cada buque se crea una compañía y el único activo de esta compañía es el buque. De esta forma el armador crea una compañía diferente para cada buque y así el armador limita el riesgo financiero que produce la operación del buque como pueden ser algún accidente o impagos. Así se le puede embargar un buque solamente y no más de uno o toda su flota.

El Impuesto de Matriculación en España para embarcaciones de más de 8 metros de eslora es del 12% del valor de la embarcación, incluyéndose IVA del 21 %, por tanto supondría el 33% del valor de un barco. El impuesto afecta además de a las embarcaciones privadas a las de uso comercial, con excepción de aquellas que se destinen de forma exclusiva al alquiler y que tengan hasta 15 metros de eslora.

No hay un IVA especial o deducible como el maltés para las embarcaciones, sino el general del 21%.



5. CONCLUSIÓN

Tal y como se ha analizado en el presente documento Malta es considerada un pabellón de conveniencia, sin embargo no encaja perfectamente con el arquetipo clásico de bandera de conveniencia que se definió en la introducción (propio de países del tercer mundo), puesto que se aplica una normativa interna generalmente armonizada con la UE y los convenios internacionales de la OMI suscritos. Por tanto la calificación de bandera de conveniencia radicaría en la baja presión impositiva (tanto fiscal –por la tasación por tonelaje, baja cuota de inscripción e IVA- como laboral- no cotizaciones sociales-) y el método de registro flexible y sencillo, con cierta opacidad en cuanto a la propiedad del buque.

La ratificación de los convenios y la modificación normativa interna se implementó debido a las exigencias de la Unión Europea para el acceso de Malta a la Unión, en base a la armonización normativa. Sin embargo, la Unión Europea lejos de mostrarse excesivamente rígida en sus exigencias en cuanto a las normas que hacen de Malta un registro abierto , ha mantenido una política más bien laxa.

Esta relajación de criterios no es baladí, se basan en el rumbo general que ha seguido el registro de embarcaciones en el mundo con países catalogados como pabellones de conveniencia que poseen la gran mayoría de embarcaciones registradas en el planeta. De hecho la mayoría de países europeos se han lanzado a competir con estos con los denominados segundos registros y registros off-shore, flexibilizando la normativa desde el punto de vista fiscal, laboral y judicial. No quiere decir ello que desde la entrada de Malta en la UE no haya mejorado su registro, cosa que si ha sucedido, al igual que sucedió en Chipre, otro país con una normativa parecida a la maltesa.

Las exigencias en seguridad se han implementado desde la OMI en base a los cambios tecnológicos producidos en buques tanto es su estructura como en su fabricación, como también en vista a los distintos graves accidentes sucedidos a lo largo del tiempo que han causado un grave impacto medioambiental.

La inclusión en las listas blancas del MoU de París y de Tokio, supone dar una imagen de seguridad compitiendo con otras potencias registrales catalogadas como banderas de conveniencia como Panamá, Bahamas o Chipre, que también se incluyen en esta lista blanca, además de frente a países con registro ordinario y segundo registro. Al contrario, los barcos de bandera maltesa se encuentran en la lista objetivo de la Guardia Costera Norteamericana (USCG), en base a los controles que ésta realiza en sus puertos, por tanto supone un punto negativo en su calificación como registro de primer nivel. En consecuencia, basándonos en las dos principales listas (París y Tokyo) vemos que entre los tradicionales países con bandera de conveniencia se observa una estrategia diferente, países como Malta, Panamá, Bahamas, Chipre o Liberia han mejorado las condiciones del estado del buque y su equipo para que cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explote de conformidad con tales normas para ascender hacia las listas blancas desde las listas negras donde se encontraban años atrás. Sin embargo, otra parte de países tradicionalmente clasificados como bandera de conveniencia como



Belice, Camboya, Sierra Leona, Tanzania o Saint Kitt & Nevis siguen el camino contrario, situándose en las listas negras.

Por tanto, algunos medios internacionales y sobre todo malteses ponen en duda la clasificación de Malta como pabellón de conveniencia alegando su inclusión en las listas blancas de París y Tokyo, la firma de los convenios internacionales de la OMI y la aplicación normativa europea. Hecho que contrasta con la clasificación que establece la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte (International Transport Workers' Federation –ITF-) organización representada en organismos internacionales, que establece como criterios en esta clasificación la aplicación de las convenciones y recomendaciones de la OIT, criterios de seguridad y medioambientales.

A fin de cuentas, como afirma la Prof. *DeSombre*, el fenómeno de la globalización fuerza el debilitamiento de las normativas internas⁶, por tanto las normativas de los países de pabellón de conveniencia que suponen más de la mitad de todos los barcos registrados lleva a tener una prevalencia sobre las demás, hecho que fuerza a los países con registro ordinario a la creación de segundos registros o registros offshore, con el fin de no perder más cuota de mercado frente a los pabellones de conveniencia, ya que la industria del transporte marítimo tiene una facilidad extrema y un bajo coste de reubicación, como efectivamente afirma el Prof. *Murphy*⁷. Sin embargo, la regulación internacional, los MoU con sus controles en puertos (PSC), sindicatos como el ITF, aseguradoras y sociedades de calificación han logrado que dichos registros de conveniencia mejoren, en el sentido de acatar los convenios internacionales sobre inspección, seguridad y medioambiente, por tanto habría que decir que la globalización ha tenido un impacto en los pabellones de conveniencia más hacia lo positivo que hacía lo negativo, mostrándose que determinados pabellones de conveniencia tienen estándares óptimos en cuanto a seguridad y medio ambiente gracias en gran parte a las inspecciones de puertos como nuevamente afirma la Prof. *DeSombre*. En contraposición los profesores *Sampson, Boor, Baker y Dahlgren* afirman que los controles en puertos no son completamente efectivos, siendo a veces inconsistentes por sus métodos de comprobación⁸.

Por tanto, no sería descabellado proyectar una sombra de duda sobre los registros abiertos, por la método fiscal utilizado que mina a los países de su entorno, la desprotección de los trabajadores a bordo, la rapidez y simplismo de sus procedimientos de inscripción que puede llevar a dudas en materia de seguridad y medio ambiente, la opacidad en su propiedad y objetivo empresarial, que dificulta las acciones legales contra el beneficiario por dejaciones en materia de seguridad, medio ambiente e impago de deudas.

⁶ *DeSombre, E (2005) Chapter 5: Globalization and Environmental Protection on the High Seas. "Handbook of Global Environmental Politics".*

⁷ *Murphy D (2004) "The structure of regulatory competition: Corporations and Public Policies in a Global Economy"*

⁸ *Helen Sampson, Michael Bloor, Susan Baker & Katrin Dahlgren "Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research".*



6. BIBLIOGRAFÍA

- <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/7369/Pabellones.pdf>
- <http://ojs.urepublicana.edu.co/index.php/revistarepublicana/article/viewFile/68/60>
- <http://www.iww.org/unions/iu510/yarbird/yarbird20.shtml>
- <http://www.transport.gov.mt>
- <http://www.itps-group.com/uploadfiles/ITPS%20ship%20registartion%20in%20Malta.pdf>
- <http://www.gmint.com/gmint/page.php?p=1189>
- <http://www.independent.com.mt/articles/2015-01-27/local-news/Malta-Flag-becomes-6th-Largest-Merchant-Ship-Register-in-the-world-largest-in-Europe-6736129546>
- <http://malta.moorestephens.com/SE/Document.aspx?ID=CA5BE683075D5D2D6DEE7D45515F20C>
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_flags_of_convenience
- <http://www.3amalta.com/en/articles/item/108-shipping-registration-under-the-maltese-flag.html>
- <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/19191/PFC%20FNB%20IN%20SPECCIONES%20PARIS%20MOU.pdf?sequence=1>
- <http://www.ics-shipping.org/docs/flag-state-performance-table>
- <https://www.parismou.org/inspections-risk/white-grey-and-black-list>
- www.tokyo-mou.org/doc/ANN14.pdf
- www.imo.org
- <http://www.maltashipregistration.com>
- <http://www.justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&itemid=8734>
- <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/10068/hristo.pdf>
- <http://www.ksimalta.com/>

FinanceMalta. Investment Guide and Business Directory. 2014/2015 Edition