

# Tribuna Profesional

## El Registro Internacional Francés (RIF)

Información procedente del gobierno francés

([www.rif.mer.equipement.gouv.fr](http://www.rif.mer.equipement.gouv.fr))

Elaboración: Asesoría Jurídica de ANAVE

El Registro interaccional francés fué creado en el año 2005 con el objetivo de mejorar la competitividad del pabellón francés. Aunque Francia ya tenía un registro off-shore en las Islas Kerguelen, este había demostrado su falta de competitividad y especialmente a partir de 2004 con la entrada en la UE de Malta y Chipre. En este informe se analiza a qué tipo de buques está dirigido, cuáles son los requisitos de las tripulaciones, las características laborales y fiscales de este registro especial y los requisitos necesarios para poder beneficiarse del impuesto por tonelaje.

### Introducción

El origen de los llamados registros libres o abiertos se remonta a la primera mitad del siglo XX, debiendo destacarse dos hitos decisivos: la transferencia de buques desde el registro EEUU al Registro de Panamá llevada a cabo en los años 30 por armadores norteamericanos y, posteriormente, la creación del Registro de Liberia en 1949.

Pero el verdadero auge de los registros libres o abiertos se produce a partir de los años 80, como consecuencia de la grave crisis de fletes que desencadena la reducción en un 35% del tonelaje de las flotas abanderadas en los países de la OCDE. Ante esta situación, varios Estados de la OCDE comenzaron a estudiar medidas para evitar nuevos descensos de sus flotas tales como la flexibilización de los requisitos de inscripción y fundamentalmente la reducción de cargas fiscales y de seguridad social. Estas circunstancias, unidas a la necesaria búsqueda de una mayor competitividad, exigida por el propio mercado, desencadenaron una auténtica “guerra” de registros.

El porcentaje de flota mercante mundial registrada en un país diferente al de la nacionalidad del armador aumentó de forma especialmente notable durante el periodo 1995-2007, produciéndose un incremento en términos de tpm, del 36% en 1995, a más del 68'2% a comienzos de 2008.

Varios países europeos crearon entre los años 80 y 90 nuevos registros de buques bajo sus pabellones, que adoptaron dos formas distintas: la de registros off-shore (i.e. Reino Unido en la Isla de Man, Gibraltar, Bermuda; Antillas Holandesas y registro francés de las Islas Kerguelen) y la de registros especiales (tales como Noruega - NIS, Dinamarca - DIS, Alemán - ISR o GIS, Portugal - MAR, Italia - RINA y España - REC).

Las diferencia fundamental entre una y otra tipología de registro es el mecanismo jurídico mediante el que son creados. Los registros off-shore se crean en un territorio políticamente dependiente o controlado por el Estado que los crea, pero que goza de cierta autonomía, lo que permite que el registro se rija en ciertos aspectos (principalmente fiscales y laborales) por un régimen legal al margen de la legislación básica del Estado principal. Por otra parte, los registros especiales están establecidos en un territorio bajo plena soberanía del estado que los crea, quedando al margen de la legislación ordinaria en virtud de la ley por la que se rigen.

### Del Registro de Kerguelen al Registro Internacional Francés (RIF)

En 1986 Francia creó un registro off-shore en las Islas Kerguelen, Islas situadas en las Tierras Australes y Antárticas Francesas, que estuvo inicialmente destinado de manera exclusiva a buques de carga seca procedentes del registro francés ordinario, aunque posteriormente se abriría a todo tipo de buques.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DFT NORSKE VERITAS ESPAÑA, S.L. C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	

Los buques inscritos en este registro podían hacer cabotaje en Francia pero, al igual que los buques inscritos en la Isla de Man, no eran beneficiarios de la política marítima de la UE (en particular, no podían hacer cabotaje en otros Estados europeos), al no considerarse Kerguelen territorio de la Unión Europea.

Esta circunstancia, unida al hecho de que las condiciones fiscales y laborales de otros registros especiales europeos resultaban mucho más atractivas que las ofrecidas por el registro de Kerguelen, provocaron un drástico descenso de la flota inscrita en el mismo.

Esta situación de falta de competitividad del pabellón francés se agravó muy notablemente en 2004, con la entrada en la UE de Chipre y Malta, y como a continuación se verá, quedó en evidencia con el éxito inmediato del nuevo registro creado por el gobierno francés, denominado Registro Internacional Francés.

### El Registro Internacional Francés (RIF)

El RIF fue creado por Ley francesa de 3 de mayo de 2005 con el objetivo de mejorar la competitividad del pabellón francés. A 1 de enero de 2007, el total de buques inscritos en el mismo eran ya 55 con 3.103.052 GT y a 1 de enero de 2008 164 buques con 5.089.300 GT.

Al tratarse de un registro especial situado en territorio continental francés (su sede administrativa está en Marsella) y bajo plena soberanía del estado francés, el RIF tiene el carácter de registro comunitario lo que permite a un buque en él inscrito acceder a cabotaje nacional de los Estados miembros de la Unión.

#### a) Matriculación del buque. Ventanilla única:

El RIF canaliza todas las formalidades de matriculación de los buques a través de una ventanilla única, inclusive las relativas a los movimientos de la flota inscrita, cambios de propiedad y aprobación del arqueo del buque.

El puerto de matrícula de los buques inscritos en el RIF es inicialmente Marsella y el indicativo de dos letras del

lugar de matriculación del RIF es RI. En su momento el puerto de registro podrá ser de libre elección. Sin embargo será Marsella hasta que los trámites de transferencia a bandera francesa hayan finalizado completamente. El cambio de registro implica la transferencia de las hipotecas navales a la sede del nuevo registro competente.



La inscripción es gratuita, sin que existan tampoco tasas anuales o de otra clase.

Para inscribir un buque nuevo, el solicitante debe cumplimentar un formulario solicitando la reserva de nombre, de número de matriculación y la aprobación del arqueo. Para los buques construidos en el extranjero, se puede solicitar la certificación del arqueo por las autoridades extranjeras competentes.

La solicitud de transferencia de pabellón y de matriculación del buque se realiza a través de un único formulario que es válido para las tres operaciones siguientes:

- La incorporación de un buque nuevo
- La incorporación de un buque de ocasión (propiedad de un armador comunitario o no, con o sin cambio de propietario)
- El cambio de bandera provisional (en el caso de fletamento a casco desnudo, bajo autorización especial)

La documentación que debe acompañar a la solicitud depende del modo en que se incorpore el buque (estatutos y certificación de la inscripción en el Registro Mercantil de la empresa adquirente/ fletadora/gestora/propietaria, el contrato de construcción o los poderes de los signatarios).

Tras su inscripción y cambio de bandera se entrega al armador el certificado de inscripción, el acta de cambio de bandera, el certificado de arqueo y una nota sobre las cargas hipotecarias.

Todos los documentos designarán a Marsella como puerto de registro, y ello aunque el armador designe un puerto de registro distinto, en cuyo caso, el cambio se produciría una vez se transfiriese la documentación relevante.

#### b) Buques inscribibles en el RIF:

El acceso al RIF está sometido a las siguientes restricciones:

- Solo son inscribibles en el RIF los buques operados en el comercio de larga distancia o en el cabotaje internacional.
- Quedan excluidos por tanto los buques de pasaje que operen en líneas regulares intracomunitarias, los buques que operen únicamente en cabotaje nacional, los buques de asistencia portuaria (tales como los remolcadores portuarios o los buques faro) y los buques de pesca profesional.
- Están excluidos también los buques que operen líneas regulares de transporte de pasajeros entre un país miembro de la UE y Argelia, Marruecos o Túnez.

**c) Requisitos de la tripulación:**

En este terreno, el RIF se sitúa al mismo nivel que los registros comunitarios más flexibles.

El Capitán y un auxiliar (que puede ser el Jefe de Máquinas) deben ser de nacionalidad francesa. Incluyendo los dos anteriores, el 25% de la dotación mínima de seguridad (Safe Manning Document - SMD) deberán ser nacionales de la UE o del Espacio Económico Europeo. De este modo, el RIF ofrece a las empresas navieras condiciones laborales notablemente más flexibles que el Registro Especial de Canarias.

En aquellos buques que se beneficien de ayudas fiscales a la inversión, el porcentaje de tripulación UE/CEE será del 35% durante la duración de los acuerdos ligados a dicha ayuda.

**d) Condiciones fiscales y laborales:****- 1. Exoneración de las cotizaciones patronales a la Seguridad Social**

La empresa está totalmente exenta de cotizar a la seguridad social respecto a aquellos trabajadores que se encuentren bajo el régimen francés de seguridad social de los marinos (Etablissement national des invalides de la marine, ENIM) siempre y cuando dichos trabajadores estén embarcados en buques mercantes de pabellón francés inscritos en el RIF, dedicados al transporte marítimo y que operen en un marco de competencia internacional. Esta exoneración se refiere a las cotizaciones por las prestaciones sociales de los marinos franceses contra los riesgos de accidente, enfermedad e invalidez.

En atención a esta redacción, y por efecto de las Directrices Comunitarias de 2004 sobre Ayudas de Estado al transporte marítimo, es previsible que aquellos buques que estén destinados a actividades distintas del transporte propiamente dicho, o que no se exploten en un marco de competencia internacional efectiva, no puedan acogerse a la exoneración.

**- 2. Exoneración de IRPF y cobertura social a los trabajadores****Marinos residentes en Francia**Impuesto sobre la renta de los trabajadores (IRPF)

Los salarios de la tripulación de los buques inscritos en el RIF están totalmente exentos de IRPF siempre y cuando el trabajador justifique haber estado embarcado más de 183 días sobre un periodo de 12 meses consecutivos.

La exención abarca los salarios percibidos por los trabajadores domiciliados en Francia que ejerzan ciertas actividades en un Estado distinto de Francia o del domicilio del empleador. A estos efectos, el embarque

es asimilable a la actividad en el extranjero. Los días de descanso, las vacaciones pagadas y las bajas laborales o por enfermedad como consecuencia de la actividad, pueden igualmente asimilarse a la actividad ejercida en el extranjero incluso cuando se disfruten en Francia.

Esta medida está sujeta a los siguientes límites o condiciones:

- o En caso de discontinuidad en la actividad, solo quedan exentos los salarios satisfechos por la actividad ejercida en el extranjero (o navegando) durante un periodo de 12 meses consecutivos.
- o El personal a bordo de los buques que desempeñe funciones sin vínculo directo con el funcionamiento, la conducción, el mantenimiento y la explotación del buque no puede beneficiarse de la exoneración. El armador debe facilitar al marino al final de año un extracto en el que se especifique la remuneración correspondiente al embarque en el buque de pabellón RIF y, en su caso, la relativa a otras actividades no vinculadas a un buque RIF (ej: esperas, comisiones de servicio en tierra o formación profesional).
- o Cuando el periodo susceptible de exoneración haya comenzado a lo largo de un año "X", sin que se alcancen los 183 días al final del año, el empleador debe entregar un certificado que atestigüe la continuidad de la actividad durante el año "X+1". Posteriormente el trabajador debe adjuntar a dicho certificado la declaración de la renta del año "X+1". Asimismo, antes del 31 de diciembre del año "X+1" debe presentar un justificante que certifique que la actividad se desempeñó con el propósito de alcanzar los 183 días o una declaración que en caso contrario lo rectifique.

Seguridad Social

Los marinos de los buques del RIF que sean residentes en Francia (ya sean franceses o extranjeros) están sometidos a la jurisdicción francesa en general, inclusive en materia de seguridad social y jubilación.

En consecuencia, estos marinos tienen cobertura social bajo el Régimen Especial Francés de Seguridad Social de Marinos (ENIM).

No obstante la obligación de afiliarse al ENIM (régimen espe-



cial de la seguridad social para marinos franceses) no se basa exclusivamente en criterios de residencia del marino, así, un marino francés que resida en el extranjero y que trabaje para un armador francés en un buque francés está también obligatoriamente afiliado al ENIM.

### **Marinos franceses residentes fuera de Francia y marinos procedentes de otros países de la UE**

Los marinos franceses que hayan estado embarcados antes del 31 de marzo de 1999 a bordo de buques extranjeros pueden, tras su paso a un buque RIF, mantener las prestaciones de seguridad social obtenidas con anterioridad a dicha fecha.

El régimen de la Seguridad Social aplicable a los marinos procedentes de un país de la UE se encuentra regulado en el Reglamento 1408/71 relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena y a sus familias que se desplazan dentro de la UE. De acuerdo con el mismo, en materia de seguridad social solo puede ser de aplicación la ley de un solo Estado, que generalmente será la del pabellón.

### **Marinos de terceros países (no UE)**

A los marinos nacionales de países terceros con acuerdos bilaterales de seguridad social con Francia les son de aplicación las condiciones del acuerdo correspondiente (a día de hoy un total de 34 países tienen acuerdos bilaterales de este tipo con Francia).

Finalmente, los marinos de fuera de la UE procedentes de países que no tengan acuerdo de seguridad social con Francia, tienen derecho a una protección social que no puede ser menos favorable que la recogida en los convenios de la OIT aplicables a los marinos.

El empleador debe contribuir a su financiación con al menos el 50% de su coste.

La puesta en práctica del conjunto de estas disposiciones puede resultar compleja, sobre todo en cuanto a las prestaciones sociales por jubilación.

### **– 3. Impuesto por tonelaje**

La inscripción de los buques en el RIF es compatible con el régimen de fiscalidad por tonelaje (*tonnage tax*) aplicable en Francia, que se encuentra sujeto a los siguientes criterios:

– Pueden ser beneficiarios las personas jurídicas que estén:

- Sujetas al Impuesto de Sociedades de pleno derecho de manera preceptiva o voluntaria,
- Establecidas en Francia (en el caso de una empresa extranjera establecida en Francia, se puede acordar una exoneración de impuestos en Francia si el Estado de matriculación de la empresa extranjera concede recíprocamente una exoneración a una empresa francesa de la misma naturaleza),
- Que al menos el 75% de su volumen de negocios proceda de la explotación de buques mercantes. Debe computarse lo anterior tomando los ingresos antes de impuestos obtenidos por la empresa mediante la explotación de buques mercantes por la prestación de servicios de transporte marítimo o prestaciones realizadas gracias a los buques mercantes.

En lo que se refiere a las empresas miembros de un grupo fiscal, todas las personas jurídicas miembros del grupo pueden acogerse al régimen.

### **e) Salario mínimo**

El salario base de los marinos de buques del RIF que sean residentes fuera de Francia no puede ser inferior a los importes fijados por Orden Ministerial francesa de 30 de diciembre de 2005 de 620,05 dólares americanos por 208 horas mensuales trabajadas.

### **f) RIF: declarado pabellón de conveniencia por ITF**

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) declaró al RIF pabellón de conveniencia en abril del año 2005.

Esta decisión fue tomada a raíz de la redefinición de los criterios para la declaración de pabellones de conveniencia adoptados en el congreso de ITF en Nueva Delhi del año 1998.

Actualmente el RIF es el único pabellón europeo junto al GIS alemán clasificado como de conveniencia por ITF. Según los propios responsables del GIS, esta circunstancia no ha afectado la explotación de los buques, ya que todos los armadores afectados han suscrito acuerdos con ITF sobre la base del Acuerdo Colectivo Estándar TCC para los pabellones de conveniencia.

La asociación de navieros franceses (*Armateurs de France*) considera que la decisión de la ITF de declarar al RIF pabellón de conveniencia es injustificada incluso sobre la base de los propios criterios establecidos por ITF.

