

# **Una aproximación a los aspectos relevantes del Registro Especial Canario**

*Carmen Dolores Alomar Martín*  
Becaria de Investigación de  
Derecho Internacional Privado

## **I**

El Registro Especial Canario nace con la disposición adicional decimoquinta de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM)<sup>1</sup>. Con la creación de este Registro se pretende fomentar la inscripción de empresas navieras y buques, que una vez registrados enarbolarán pabellón nacional, ofreciendo ventajas fiscales y laborales a los armadores.

Al momento de la entrada en vigor de la LPEMM ya existían en nuestro entorno Registros especiales, también conocidos como segundos Registros; son los casos, entre otros, de Portugal, Alemania, Dinamarca o Francia. El motivo principal que ha llevado a la creación de Registros de este tipo fue la necesidad de proteger, y en algunos casos reconstruir, la flota nacional cada vez más mermada por la tendencia de las compañías navieras de registrar sus buques bajo pabellón de conveniencia<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, BOE nº 283, de 25 de noviembre de 1992; corrección de errores en BOE nº 298, de 12 de diciembre de 1992.

<sup>2</sup> Los países que ofrecen las llamadas banderas de conveniencia conceden a las compañías

Además de la disposición adicional decimoquinta de la LPEMM hemos de tener en cuenta dos Reales Decretos: el primero, de 1993, amplía la posibilidad de inscripción a los buques destinados al tráfico de cabotaje<sup>3</sup> y el segundo, de 1996, autoriza la inscripción de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico<sup>4</sup>.

## II

El Registro especial, ubicado en la Comunidad Autónoma de Canarias<sup>5</sup>, es un Registro público de carácter administrativo<sup>6</sup>. En el mismo podrán solicitar su inscripción

---

navieras una serie de ventajas de tipo fiscal y laboral (normalmente son países cuya legislación laboral aún contempla el despido libre o por motivos muy amplios, etc.), así como ofrecen una falta de controles administrativos. Al respecto vid. IRIARTE ÁNGEL, J.L.: «El Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 y el trabajo de extranjeros a bordo de buques inscritos en el Registro Especial Canario», en *II Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Donostia, Librería Carmelo, 1994, págs. 201-236.

<sup>3</sup> REAL DECRETO 897/1993, de 11 de junio, por el que se autoriza la inscripción en el Registro especial de buques y empresas navieras de buques destinados al tráfico de cabotaje, BOE nº 152, de 26 de junio de 1993.

<sup>4</sup> REAL DECRETO 392/1996, de 1 de marzo, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico, BOE nº 65, de 15 de marzo de 1996.

<sup>5</sup> La gestión y administración del Registro se reparte en dos oficinas, adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (actualmente Ministerio de Fomento), con sendas sedes en Las Palmas de Gran Canarias y en Santa Cruz de Tenerife.

<sup>6</sup> La competencia para conceder la inscripción, y en su caso la baja, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como dicho Ministerio será el competente para otorgar la patente de navegación de los buques que se inscriban, siendo el Director de la Marina Mercante el encargado de su expedición. Tal patente habilitará, a los buques que la ostenten, para navegar bajo pabellón español. Conviene resaltar que, de acuerdo con el punto 3 apdo. 4) de la disposición que analizamos, en el caso de buques de pabellón extranjero no se les solicitará la certificación de baja del Registro de procedencia para el abanderamiento provisional en España. Ante esta circunstancia ha sido señalado por IRIARTE ÁNGEL, J.L.: «Creación de un Registro especial de buques y empresas navieras en Canarias», *REDI*, 2 (1993), págs. 593-596, que el hecho de que no se exija la baja del Registro de procedencia para el abanderamiento provisional en España puede dar lugar a que en el Registro Especial Canario se den situaciones de buques doblemente registrados con la consiguiente problemática que ello puede conllevar. En relación con el régimen jurídico aplicable la disposición adicional decimoquinta prevé que el régimen del Registro ordinario sea el aplicable para la navegación de cabotaje, y el del Registro especial lo será para la navegación exterior o extranacional.

...las Empresas navieras que tengan en Canarias el Centro efectivo de control de la explotación de los buques o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias...

Estas empresas podrán registrar los buques que cumplan los requisitos establecidos en el punto 4 de la disposición adicional decimoquinta: los buques civiles destinados a fines mercantiles ya sean construidos o en construcción; el tamaño mínimo será de 100 GT; la empresas que pretendan inscribir buques en dicho Registro deberán ser propietarias de los mismos o, en su caso, tener la posesión de los buques bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo o, en cualquier caso, ostentar un título que conlleve el control de la gestión náutica y comercial del buque; los buques procedentes de otros Registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los Convenios internacionales suscritos por España, pudiendo ser objeto de una inspección con carácter previo a la inscripción.

Los buques inscritos, de acuerdo con el punto 5 de la disposición adicional decimoquinta, serán los destinados a la navegación exterior o extranacional. Si bien, prevé que mediante Real Decreto se permita la inscripción de buques destinados al tráfico de cabotaje. La propia disposición contempla esta ampliación en vistas al proceso de liberalización de la navegación de cabotaje en el marco comunitario. De hecho, la propia LPEMM en su Preámbulo establece la necesidad de crear un Registro especial de buques y empresas navieras

...que posibilite la competitividad de nuestras empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la CEE.

Por lo tanto, uno de los objetivos de la LPEMM es el fortalecimiento de la flota mercantil española ante la prevista liberalización del cabotaje dentro de los Estados miembros, liberalización que se plasmó en el Reglamento (CEE) nº 3577/92<sup>7</sup>. Seis

---

<sup>7</sup> Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre de 1992 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), DOCE nº L 364 de 12 de diciembre de 1992. El artículo 6.1 del citado Reglamento excluye temporalmente de la aplicación del mismo los transportes marítimos prestados en el Mediterráneo y en las costas de España, Portugal y Francia, concretamente excluye cuatro tipos de servicios: los de crucero, hasta el 1 de enero de 1995; el transporte de mercancías de interés estratégico (petróleo, productos de él derivados y agua potable), hasta el 1 de enero de 1997; los servicios efectuados por buques de menos de 650 TB, hasta el 1 de enero de 1998; los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores, hasta el 1 de enero de 1999. El apartado 2 del mismo artículo también excluye, con carácter excepcio-

meses después de la entrada en vigor del Reglamento comunitario, a través de RD<sup>8</sup>, se autorizó la inscripción en el Registro especial, a partir del 1 de julio de 1993, de los buques destinados al cabotaje peninsular (o de cabotaje peninsular combinado con navegación exterior o extranacional). Así como, a partir de 1 de enero de 1994, se admite la inscripción de los buques y empresas navieras que realicen servicios de crucero. Ante esta ampliación, y concretamente en relación con la ampliación dada para los servicios de crucero, ha sido señalado por Górriz<sup>9</sup> que no se trataba de una dilación por parte de España de la puesta en práctica de la libre prestación de servicios en el tráfico de cabotaje sino que, por el contrario, se trataba de un avance. Que duda cabe que nuestro legislador se anticipa al mandato comunitario ya que, para el caso de los cruceros, el Reglamento CEE sólo entraba en vigor a partir del 1 de enero de 1995. Pero también es verdad que esta anticipación obedece, más que al afán de adelantarse a los mandatos comunitarios, a la necesidad de que las empresas navieras españolas no se vieran sorprendidas por la competencia de las demás empresas comunitarias y poder participar en la oferta de servicios de cruceros en igualdad de condiciones en el marco de la libre competencia<sup>10</sup>.

Ésta no es la única ampliación dada a la disposición adicional decimoquinta, el RD 392/1996<sup>11</sup> amplía la inscripción en favor de los buques que realicen «transporte de petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable en navegación extranacional, exterior y de cabotaje o cualquier combinación de las anteriores» (artículos 1 y 2). El artículo 3 establece una serie de requisitos a cumplir para realizar este tipo de transportes:

- a) haber estado debidamente inscritos los últimos veinticuatro meses precedentes a la entrada en vigor de este Real Decreto en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, como unidad en servicio, o doce meses como unidad en construcción.
- b) Emplear únicamente tripulantes nacionales de la Unión Europea, si bien el Capitán y el Primer Oficial deberán poseer, en todo caso, la nacionalidad española.

---

nal, la aplicación del Reglamento al cabotaje insular dentro del Mediterráneo, y el cabotaje de los archipiélagos de Canarias, Azores y Madeira y Ceuta y Melilla, las islas francesa situadas frente a la costa del Atlántico y los departamentos franceses de Ultramar hasta el 1 de enero de 1999.

<sup>8</sup> RD cit. nota 3.

<sup>9</sup> Vid. GÓRRIZ, C.: «Creación del Registro especial de buques y empresa navieras en la Comunidad Autónoma de Canarias», *ADM*, XI (1994), pág. 1107.

<sup>10</sup> De hecho, el propio Real Decreto establece que es necesario «fomentar dicha actividad con suficiente antelación» en vistas a la entrada en vigor del Reglamento (CEE) 3577/92 para los servicios de cruceros «a fin de que las empresas navieras españolas puedan contar con una posibilidad de participación en la oferta de estos servicios en condiciones de libre competencia con el resto de las navieras comunitarias».

<sup>11</sup> RD, cit. nota 4.

Estos requisitos se exigirán hasta el 1 de enero de 1997 para los buques que transporten tales mercancías en régimen de cabotaje entre puertos peninsulares españoles, mientras que para el cabotaje entre islas, Ceuta y Melilla serán exigibles hasta el 1 de enero de 1999. Nuevamente, el legislador español pone de manifiesto su intención de anticiparse a las fechas de entrada en vigor de la liberalización prevista por el Reglamento comunitario, en este caso para el transporte de mercancías de interés estratégico, siempre en aras de permitir que las empresas españolas puedan participar en la oferta de estos servicios. De hecho, este Real Decreto permite que, salvando los requisitos contemplados en el art. 3, en el Registro especial canario, se inscriban buques destinados al cabotaje peninsular de mercancías de interés estratégico aún antes de la liberalización del cabotaje prevista en el Reglamento CEE para el transporte de este tipo de mercancías que, en el caso de España, está prevista para el 1 de enero de 1997, coincidiendo la puesta en práctica de la liberalización indicada con la fecha en la que dejarán de ser exigibles los requisitos del art. 3 del Real Decreto. Lo mismo ocurre en el caso del transporte de mercancías de interés estratégico en el cabotaje entre islas, Ceuta y Melilla<sup>12</sup>.

### III

Una cuestión más compleja es la que se plantea en relación a la dotación del buque, sobre todo desde el punto de vista de los problemas relativos a la ley aplicable a los contratos individuales de trabajo.

Como es sabido, el punto 6 de la disposición adicional decimoquinta de la LPEMM establece que la nacionalidad del Capitán y el Primer Oficial de los buques inscritos en el Registro especial deberá ser la española. El resto de la dotación podrá estar compuesta, al menos en un cincuenta por ciento, por trabajadores de nacionalidad española o de algún otro Estado comunitario, quedando, por lo tanto, el cincuenta por ciento restante disponible para trabajadores extracomunitarios<sup>13</sup>. En caso de que no haya disponibilidad de trabajadores españoles o comunitarios para cubrir este cupo, podrá ser cumplimentado por trabajadores extracomunitarios, siempre que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes lo autorice<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Vid. art. 6.1 del Reglamento CEE 3577/92 reproducido en la nota 7.

<sup>13</sup> El hecho de que al menos la mitad de la dotación pueda ser ocupada por trabajadores no comunitarios, aún cuando hayan españoles u otros comunitarios disponibles para ocupar esos puestos de trabajo, fue el motivo principal por el que los sindicatos españoles, y comunitarios en general, se opusieron desde un principio al Registro especial.

<sup>14</sup> De acuerdo con lo establecido en el punto 6 de la disposición adicional decimoquinta en aquellos casos en los que el 50% reservado a españoles u otros comunitarios no pueda ser cubierto por éstos para que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes permita que las

Por su parte, el punto 7 se dedica a la normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales. En él se establece que las condiciones laborales y de Seguridad Social de éstos trabajadores se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada por la OIT. En defecto de sometimiento expreso de las partes se estará a lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española<sup>15</sup>, «todo ello sin perjuicio de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España».

Hay que tener en cuenta que el Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales<sup>16</sup>, que en nuestro país ha entrado en vigor el 1 de septiembre de 1993, desplaza el indicado punto 7 de la disposición adicional decimoquinta de la LPEMM. Por lo tanto, para determinar la ley aplicable a los trabajadores extranjeros de los buques inscritos en el Registro Especial Canario habrá que estar a lo establecido en el citado Convenio de Roma.

Conforme a su art. 3 la ley aplicable a los contratos será la elegida por las partes. Si bien, al tratarse de un contrato de trabajo debemos tener en cuenta el art. 6, dedicado a los contratos individuales de trabajo, según el cual la libre elección por las partes de la ley aplicable no deberá suponer que el trabajador se vea privado de la protección que le ofrece las disposiciones imperativas de la ley que resultaría aplicable a falta de elección de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del mismo artículo<sup>17</sup>.

---

empresas navieras empleen trabajadores ajenos a la Comunidad deberán mediar razones de viabilidad económica del servicio de transporte o cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio. A su vez, deberá quedar garantizada la seguridad del buque y su navegabilidad.

<sup>15</sup> El hecho de que a falta de elección de ley aplicable se recurra a la legislación laboral española supone una adhesión de nuestro legislador al tradicional criterio de la ley del pabellón, ya que, como se señaló anteriormente, los buques que se inscriben en el Registro Especial Canario obtienen una patente que les habilita a navegar bajo pabellón español. Conviene señalar que la ley del pabellón, como criterio para determinar la ley aplicable, está siendo paulatinamente abandonado en Derecho comparado, no sólo en relación con problemas de ley aplicable a los contratos de embarque, sino también en relación con otros problemas de tráfico externo que se plantean en el ámbito del tráfico marítimo. Vid. IRIARTE ÁNGEL, J.L.: «El Convenio de Roma de 19 de junio de 1990 y el trabajo de extranjeros a bordo de buques...», *op. cit.*, págs. 228-229; CARBONE, S.M.: «Conflitti di leggi e diritto marittimo nell'ordinamento italiano: alcune proposte», *Dir. Mar.*, I (1983), págs. 67-80.

<sup>16</sup> DOCE, nº L 266, de 9 de octubre de 1980.

<sup>17</sup> En este apartado 2 se establece que: «...a falta de elección realizada de conformidad con lo el artículo 3º, el contrato de trabajo se regirá: a) por la ley del país en que el trabajador, en ejecución del contrato, realice habitualmente su trabajo, aún cuando, con carácter temporal haya sido enviado a otro país, o b) si el trabajador no realiza habitualmente su trabajo en un mismo país, por la ley del país en que se encuentre el establecimiento que haya contratado al trabajador, a menos

Por lo tanto, tenemos un primer límite a la libre elección de ley aplicable al contrato de los trabajadores extranjeros a bordo de buques inscritos en el Registro Especial Canario. En este caso, la problemática se centraría en torno al respeto del límite que hemos señalado, lo que comportaría un estudio comparativo de la ley elegida por las partes y las disposiciones imperativas del ordenamiento que resultase competente de acuerdo con el art. 6.2 del Convenio.

La segunda cuestión a tener en cuenta sería el supuesto de que no haya habido tal elección de ley aplicable. El Convenio de Roma, de acuerdo con el ya señalado art. 6.2, prevé las siguientes soluciones: ley del lugar de realización habitual del trabajo; cuando el trabajo no se realiza habitualmente en el mismo país, la ley del lugar donde se encuentra el establecimiento que lo haya contratado; a menos que el contrato presente los vínculos más estrechos con otro país, en cuyo caso se aplicaría la ley de este último.

De acuerdo con el precepto señalado, y siempre en relación con los litigios relativos a los trabajadores extranjeros de los buques inscritos en el Registro Especial Canario, cabe llegar a la aplicación de la legislación laboral española ya que el trabajador realizará habitualmente su trabajo a bordo de un buque que, al estar inscrito en el Registro Especial Canario, enarbola pabellón español.

Sin embargo, el hecho de que el trabajo se ejecute en buque que enarbola pabellón español puede no ser suficiente para vincular el contrato a nuestra legislación laboral ya que el último párrafo del art. 6.2. del Convenio de Roma da primacía a ley del país con el que el contrato presente los vínculos más estrechos. Como ya ha señalado Iriarte<sup>18</sup>, sería difícil vincular el contrato de trabajo a la legislación laboral española, aún cuando el buque enarbole pabellón español, si éste no está efectivamente controlado por intereses españoles<sup>19</sup> y el resto de las circunstancias del contrato están vinculadas con distintos ordenamientos. En este caso propone tener en cuenta la ley del país donde se encuentra el establecimiento que ha contratado al trabajador o, en su caso, el test de los vínculos más estrechos<sup>20</sup>; solución que, por otra parte, se complica cuando los marinos provenientes de países en vías de desarrollo sean contrata-

---

que, del conjunto de las circunstancias, resulte que el contrato de trabajo tenga vínculos más estrechos con otro país, en cuyo caso será aplicable la ley de este otro país».

<sup>18</sup> «El Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 y el trabajo de extranjeros a bordo de buques...», *op. cit.*, págs. 229-230.

<sup>19</sup> Conviene recordar que para la inscripción en el Registro Especial Canario basta con tener en Canarias un establecimiento o representación permanente por lo que el control efectivo de la explotación del buque puede estar situado en otro Estado.

<sup>20</sup> Una solución de este tipo se debe al intento de buscar una solución a los supuestos de trabajadores a bordo de buques que enarbolan pabellón de conveniencia, y que, el citado autor, considera extensible al caso que estamos analizando, vid. IRIARTE ÁNGEL, J.L.: «El Convenio de Roma de 19 de junio de 1990 y el trabajo de extranjeros a bordo de buques...», *op. cit.*, pág. 230.

dos por una empresa domiciliada en el país de origen y domicilio de estos trabajadores. Supuestos de este tipo son bastante frecuentes y que duda cabe que la ley de ese país resulta ser la que presenta los vínculos más estrechos.

En síntesis, cabe señalar que la legislación laboral española, en defecto de elección de ley, podrá ser aplicada a los contratos individuales de trabajo de los marinos extranjeros de los buques inscritos en el Registro Especial Canario, cuando el buque además de enarbolar pabellón español está efectivamente controlado por intereses españoles; cuando, en caso de estar controlado por intereses extranjeros, el conjunto de las circunstancias del contrato estén vinculadas con nuestro Ordenamiento Jurídico; o en el caso de que el trabajador del mar haya sido contratado en un establecimiento situado en España.

En los restantes casos será bastante difícil vincular el contrato a nuestro Ordenamiento, quedándonos entonces la posibilidad de que la legislación laboral española pueda venir aplicada por la vía del artículo 7 del Convenio de Roma como leyes de policía, o, en su caso, de acuerdo con el artículo 16 del mismo Convenio relativo al orden público.

En el supuesto de que el eventual litigio se estuviese resolviendo ante una autoridad judicial extranjera hemos de tener en cuenta el apartado 1 del art. 7 del Convenio de Roma donde se establece que:

...podrá darse efecto a las disposiciones imperativas de la ley de otro país con el que la situación presente un vínculo estrecho, si y en la medida en que, tales disposiciones, según el derecho de este último país, son aplicables cualquiera que sea la ley que rija el contrato. Para decidir si se debe dar efecto a estas disposiciones imperativas, se tendrá en cuenta su naturaleza y su objetivo, así como las consecuencias que se derivan de su aplicación o de su inaplicación.

En relación a este artículo ha sido señalado por Guardans Cambó<sup>21</sup> que éste presenta la ventaja de que es suficiente con que la ley imperativa presente un vínculo con el litigio sin que sea necesario que se trate de los lazos más estrechos. En este caso, y en relación con los trabajadores extranjeros del Registro Especial Canario, aún cuando la ley española no sea ni *lex causae* ni *lex fori* puede ser aplicada en tanto que presente un vínculo con el litigio, vínculo que podría ser el hecho de que el buque enarbola pabellón español y que la empresa que lo registra tiene en España, concreta-

<sup>21</sup> Vid. GUARDANS CAMBÓ, *Contrato internacional y derecho imperativo extranjero (de la jurisprudencia comparada al Convenio de Roma de 19-6-1980)*, Aranzadi, Pamplona, 1992, pág. 455; también acerca de las leyes de policía de un tercer Estado en materia de contrato individual de trabajo vid. VIRGÓS SORIANO, M.: «El Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales», en *Tratado de Derecho Comunitario*, Madrid, Civitas, 1986, vol. III, págs. 815-825.



mente en Canarias, un establecimiento de representación permanente y ello prescindiendo de que los vínculos más estrechos se presenten con otro ordenamiento, *lex contractus*, que, en cualquier caso, mantiene su primacía, ya que el art. 7.1 del Convenio no pretende que esta ley imperativa se sobreponga a la ley rectora del contrato sino que, por el contrario, deberán armonizarse. En cualquier caso, debe siempre tratarse de disposiciones imperativas aplicables cualquiera que sea la ley rectora del contrato, por lo tanto de aplicación necesaria al supuesto en cuestión<sup>22</sup>.

En el caso de que el litigio se resuelva ante las autoridades judiciales españolas<sup>23</sup> debemos tener en cuenta el apartado 2 del artículo 7 conforme al cual:

Las disposiciones del presente Convenio no podrán afectar a la aplicación de las normas de la ley del país del juez que rijan imperativamente la situación, cualquiera que sea la ley aplicable al contrato.

De acuerdo con la doctrina mayoritaria<sup>24</sup> en este caso, al igual que el anterior, debe tratarse de normas dotadas de imperatividad al mismo tiempo que deberá darse

---

<sup>22</sup> Como señalan CARBONE, S.M. y LUZZATO, R.: *Il contratto internazionale*, Turín, UTET, 1995, pág. 118, tales normas deben ser, no sólo normas imperativas del ordenamiento del que son parte, sino que, como ulterior característica, deben ser normas de aplicación necesaria. Además dichos autores señalan el poder de discrecionalidad que deja el art. 7.1 del Convenio a los jueces ya que de acuerdo con el citado artículo para que pueda dársele efecto a tales normas será necesario tener en cuenta su naturaleza, objeto y las consecuencias de su aplicación o inaplicación. Siempre en relación con la tarea que recae sobre los jueces en virtud del art. 7.1 del Convenio de Roma ha sido señalado por GIULIANO, M.-LAGARDE, P.: «Informe relativo al Convenio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales», DOCE, n° C 327 de 11 de diciembre de 1992, pág. 25, que las palabras «dar efecto» confieren al juez la tarea muy delicada de combinar las disposiciones imperativas con la ley normalmente aplicable al contrato en la situación concreta.

<sup>23</sup> Aún cuando resulta evidente, conviene señalar que la competencia del juez español para conocer de los litigios en materia laboral promovidos por los trabajadores a bordo de buques inscritos en el Registro Especial Canario está fuera de duda ya que el artículo 25.1 del la LOPJ prevé la competencia de los Juzgados y Tribunales españoles en el orden social «...cuando el demandado tenga su domicilio en territorio español o una agencia, sucursal, delegación o cualquier otra representación en España...». En el caso del Registro Especial Canario, como ya se señaló, es requisito indispensable para inscribirse el tener en Canarias un establecimiento o representación permanente. Al respecto vid. IRIARTE ÁNGEL, J.L.: «El Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 y el trabajo de extranjeros a bordo de buques...», *op. cit.*, pág. 227, quien pone de manifiesto que la posibilidad de que un litigio de este tipo llegue a plantearse ante los Tribunales españoles es bastante improbable dado que la mayoría de los posibles trabajadores afectados proceden del Tercer Mundo y parece difícil creer que sean conscientes de sus derechos y facultades.

<sup>24</sup> Vid. FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., y CALVO CARAVACA, A.: *Derecho Mercantil Internacional*, Madrid, Tecnos, 2ª ed., 1995, pág. 557; IRIARTE ÁNGEL, J.L.: «El Convenio

un vínculo, aunque sea mínimo, con el ordenamiento del foro. La existencia de estos requisitos se analizará caso por caso, pero en todos ellos habrá una consecuencia inevitable derivada del hecho de que estas normas imperativas normalmente regulan sólo una parte del contrato y no su totalidad: el concurso de leyes en presencia.

La última posibilidad señalada supone que la legislación laboral española venga aplicada por la vía del artículo 16 del Convenio que establece que: «no podrá excluirse la aplicación de una disposición de la ley designada por el presente Convenio salvo cuando sea manifiestamente incompatible con el orden público del fuero»<sup>25</sup>. Por lo tanto, habrá que estar a lo que se entiende en nuestro Ordenamiento por orden público en materia de trabajo marítimo. En este sentido, ha sido señalado por Iriarte<sup>26</sup>, y de acuerdo con doctrina más que autorizada, por normas de orden público en materia de trabajo marítimo debe entenderse las relativas a «la regulación de las causas de terminación del contrato de trabajo y existencia de carácter justificado de toda extinción; regulación de las contraprestaciones mínimas dignas en materia de retribuciones, descansos, etc.; imposibilidad de admisión de la práctica de contratos temporales, encadenados o sucesivos; derecho a unas prestaciones dignas en caso de enfermedad o accidente; ejercicio de los derechos de libertad sindical y negociación colectiva, así como el derecho a la huelga».

#### IV

A modo de conclusión cabe subrayar dos cuestiones: por una parte, actualmente se discute acerca de la posibilidad de modificar el Registro Especial Canario dado que el número de buques inscritos está muy por debajo de las expectativas iniciales. Hay que tener en cuenta que, como ya se puso de manifiesto, este Registro se creó con la intención de atraer a las empresas navieras, a través de ventajas fiscales y

---

de Roma de 19 de junio de 1980 y el trabajo de extranjeros a bordo de buques...», *op. cit.*, págs. 232-233.

<sup>25</sup> En relación al art. 16 del Convenio de Roma ha sido señalado por GIULIANO, M, y LAGARDE, P.: *op. cit.*, pág. 34, que el orden público interviene sólo en el supuesto de que la aplicación de una disposición de la ley reguladora del contrato de lugar, en el caso concreto, a un resultado contrario al orden público del foro, de tal manera que, aún cuando la ley en abstracto pueda ser considerada contraria al orden público del foro será aplicada si el resultado de esta aplicación no atenta por sí mismo al orden público del foro. Al mismo tiempo, señalan que la expresión orden público del foro debe entenderse como una expresión que engloba el orden público comunitario ya que éste se ha integrado en el orden público del los Estados miembros de la UE.

<sup>26</sup> Vid. IRIARTE ÁNGEL, J.L.: *El contrato de embarque internacional*, Madrid, Eurolex, 1993, pág. 141.

laborales, con la finalidad de fortalecer la flota nacional ante la liberalización del cabotaje en el marco comunitario. Por lo tanto, el hecho de que el éxito obtenido por el Registro no haya sido el esperado lleva, lógicamente, a cuestionarse la posibilidad de su modificación.

Por otra parte, es necesario poner de manifiesto que este Registro puede ser objeto de estudio desde otras perspectivas ajenas al Derecho Internacional Privado pero que, sin lugar a dudas, encierran un enorme interés<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Especial interés presentan las cuestiones relativas a los aspectos económicos y fiscales y, especialmente, su inclusión en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF). Al respecto vid. DICTAMEN N° 9/92 del Consejo Consultivo de Canarias de 22 de octubre de 1992, *Dictámenes* 1992, Comunidad Autónoma de Canarias, Consejo Consultivo de Canarias, 1992, págs. 181-193.