



GARRIGUES

**PROYECTO GALIECUA: CONSIDERACIONES A LA BAJA
PROVISIONAL Y CIRCUNSTANCIAS VINCULADAS AL
CONTRATO DE FLETAMENTO O ASOCIACIÓN DE BUQUES**

Enero, 2010



GARRIGUES

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO “GALIECUA”	1
1.1 Condiciones propicias para el establecimiento de la base logística en Ecuador	1
1.2 Líneas estratégicas a adoptar para mejorar la competitividad de las empresas	2
2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO	2
2.1 Constitución de la sociedad mercantil “Galiecua, S.A.”	2
2.2 Financiación del proyecto	3
2.3 Sobre la adquisición, arrendamiento o cesión de la planta procesadora	3
2.4 Fletamento o asociación de los buques participantes en el proyecto	3
2.5 Creación de una marca comercial	4
2.6 Desarrollo de un plan estratégico conjunto con el sector pesquero artesanal de Ecuador.	4
2.7 Colaboración con la Subsecretaría de Recursos Pesqueros de Ecuador	5
2.8 Acciones de cooperación asistencial al desarrollo	5
2.9 Obtención de otros beneficios para Ecuador	5
2.10 Potencial de capturas de la flota de “Galiecua, S.A.”	5
3. PROBLEMÁTICA JURÍDICA DEL PROYECTO	6
4. FLETAMENTO O ASOCIACIÓN DE LOS BUQUES ESPAÑOLES A LA SOCIEDAD “GALIECUA, S.A.”: BAJA PROVISIONAL EN EL REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL	7
4.1 Introducción	7
4.2 Baja Provisional	7
4.2.1 Procedimiento	7
4.2.2 Referencia a las cargas y gravámenes	8
4.2.3 Sistema español de doble registro	8
4.2.4 Efectos de la baja provisional en el Registro Marítimo	9
4.2.5 Efectos de la baja provisional en el Registro de Bienes Muebles	9
4.3 RE-IMPORTACIÓN DEL BUQUE. Procedimiento:	10
4.4 Autorización por parte del titular de las cargas hipotecarias a la baja provisional	10
4.4.1 Garantías para el acreedor hipotecario	11
4.5 Situación ante el censo de la flota pesquera operativa	11
4.6 Conclusiones	11



GARRIGUES

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO “GALIECUA”

El “Proyecto Galiecua” (en lo sucesivo también “el Proyecto”) nace de la idea de diversos armadores de nacionalidad española con la vocación de dirigir la captura del pez espada y especies afines en el Océano Pacífico Oriental y en el Océano Pacífico Central y Oeste, así como en la búsqueda de mejoras en su operativa, aprovechando que la globalización ha facilitado la ampliación y la interconexión de los mercados con más países productores y distribuidores.

De este modo se ha decidido establecer sus bases de operación, procesamiento y distribución en Ecuador, pues se considera que la ubicación de éste país y su ventaja competitiva le permitirá el desarrollo de nuevos mercados, tales como Estados Unidos, primer consumidor mundial de la especie objetivo de esta flota (el pez espada), Brasil, con gran capacidad de consumo de pesca blanca, Ecuador y Colombia, importantes consumidores internos de dorado, picudo, atún, etc.

A este respecto, ha de ponerse de manifiesto que el 90 % del pez espada que se captura a nivel mundial, es pescado por barcos cuyos propietarios son empresas de capital o nacionalidad española. Sin embargo, es común la idea de aquellos que consideran que deben implementarse los sistemas de distribución, lo cual debe ir inexcusablemente ligado con la integración del procesamiento en la cadena de manufactura del producto. Los armadores que han tomado parte en el Proyecto consideran que una alianza estratégica con el Ecuador puede suponer tanto una mejora en el desarrollo de la industria local como mayores facilidades en la comercialización del producto y en la entrada en potenciales mercados.

1.1 Condiciones propicias para el establecimiento de la base logística en Ecuador

Mano de obra abundante, de alto nivel profesional, cualificada para desarrollar su trabajo a bordo de los buques y en las instalaciones en tierra.

Importante estructura de procesamiento industrial con gran número de plantas pesqueras habilitadas según el concepto HACCP.

Situación geográfica apropiada para el acceso a mercados internacionales significativos, como E.E.U.U., Brasil, Colombia, Unión Europea, etc.

Importante mercado interno, con posibilidades de crecimiento en el consumo de pescado congelado, sobre todo en la sierra.

Profesionales capacitados para desarrollar trabajos de mecánica, pintura, soldadura, electricidad, etc., y de suministros de aceites, refrigerantes, material de pesca, carnadas, víveres, etc.

S

1.2 Líneas estratégicas a adoptar para mejorar la competitividad de las empresas

Implantar comercial y conjuntamente las empresas en la República del Ecuador, a través de una sociedad conjunta, para disponer de mayor notoriedad y beneficio del valor añadido, a la hora de comercializar sus propios productos pesqueros, para el mercado interior y exterior.

Desarrollar infraestructuras para la comercialización de los productos pesqueros de forma directa al sector de la hostelería, restauración y catering, además de fomentar la presencia en mercados mayoristas centrales.

Adaptar los productos, en la transformación, a las necesidades de los diferentes destinatarios, en lo relativo a las presentaciones (fileteados, troncos, surimis, lomos, brochetas, etc.)

Conseguir mayores economías de escala para reducir los gastos de explotación en los buques de las empresas promotoras.

Diferenciar sus productos en el mercado, con la creación de una marca propia.

Capacitar personal en la manipulación, la presentación y la conservación de la calidad de los productos pesqueros, así como en la operatividad en mercados centrales mayoristas y redes minoristas de distribución de estos productos.

2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto tiene como objetivo general crear las condiciones y mecanismos que faciliten el establecimiento de una plataforma logística, en la República de Ecuador, para que las empresas promotoras, conjuntamente, realicen su implantación comercial en Ecuador. Todo ello se logrará mediante la creación de una empresa de nacionalidad ecuatoriana que tenga por objeto la transformación y comercialización de los productos pesqueros, con instalaciones propias, arrendadas o cedidas, que desarrolle nuevos canales de venta en el exterior e interior, con el fin de conseguir maximizar la rentabilidad de su actividad e incrementar su capacidad competitiva.

2.1 Constitución de la sociedad mercantil “Galiecua, S.A.”

En fecha 3 de Julio de 2008 tuvo lugar la constitución de una sociedad mercantil, denominada “Galiecua, S.A.”, que fue aprobada por la Superintendencia de Compañías, mediante Resolución 08.P.DIC.0000368. Tiene su domicilio social en Manta, y está participada íntegramente por catorce (14) empresas de capital español que han sido desde el comienzo las promotoras del proyecto. Estas empresas pondrán a disposición de la Sociedad, por cualquiera de los mecanismos que más adelante serán tratados, sus respectivos buques pesqueros. A efectos informativos, se incorpora como Anexo I al presente contrato un listado de las sociedades españolas intervinientes, con especificación del buque que será asignado al proyecto por cada una de ellas, especificando por último su arqueo neto. Adicionalmente, como Anexo II se incorpora una tabla en la que se recogen las especificaciones técnicas de los buques.

Precisará de autorización administrativa para el ejercicio de la actividad pesquera en las fases extractiva, de procesamiento y comercialización interna y externa, autorización que deberá ser concedida al amparo de lo establecido en la Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero de Ecuador. El Capital Social asciende a la cantidad de \$840.840,00 de los cuales se ha desembolsado un total de \$348.600,00.

2.2 Financiación del proyecto

Igualmente, se ha gestionado un préstamo, de igual importe al capital social, con la entidad de capital riesgo dependiente de la Xunta de Galicia, "Xesgalicia", el cual está pendiente de aprobación definitiva, para lo que será necesaria la conformidad al Proyecto por parte de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros de Ecuador.

2.3 Sobre la adquisición, arrendamiento o cesión de la planta procesadora

Es objetivo de "Galiecua, S.A." la adquisición, el arrendamiento o la construcción de una planta frigorífica propia, donde desarrollar su actividad de forma integral. La planta cumplirá con todas las regulaciones ecuatorianas e internacionales respecto a procesos de producción y a calidad del producto final.

También se llevarán a cabo todas las actuaciones necesarias para la consecución de la autorización para exportar productos pesqueros a la Unión Europea. En la actualidad, se están estudiando varias opciones para la ubicación de la planta, gozando de preferencia el establecimiento en las localidades de Posorja, Manta, Montecristi o Jaramijó.

2.4 Fletamento o asociación de los buques participantes en el proyecto

Con el fin de proveer regularmente de materia prima a su planta industrial de "Galiecua, S.A.", para su operatividad, los buques serán fletados o asociados a la mercantil ecuatoriana. De esta forma, los armadores promotores deberán tener derecho a todos los beneficios otorgados por las leyes ecuatorianas respecto del buque operado, independientemente de la fórmula asociativa por la que finalmente se opte.

En relación con los buques y sus empresas propietarias, ha de dejarse constancia de los siguientes puntos:

- Todos los buques participantes en el proyecto, por su autonomía y rentabilidad, vienen desarrollando su actividad en aguas libres del Océano Pacífico Oriental, por un lado, y del Océano Pacífico Central y Occidental, por otro, viniendo regulada su actuación por la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y por la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Oeste (WCPFC).
- Todos los buques figuran incluidos en la lista de buques palangreros autorizados a pescar por sus respectivos gobiernos.
- Todos ellos realizan sus descargas de pescado en distintos puertos del Pacífico como Callao, Paíta, Pisco (Perú), Papeete (Polinesia Francesa), etc.

- Las empresas propietarias de los buques, renuncian a la realización de actividades pesqueras dentro de las aguas de la Zona Económica Exclusiva de Ecuador (incluidas las de las Islas Galápagos), por lo que, no se producirá ningún perjuicio a la flota pesquera artesanal ecuatoriana.

2.5 Creación de una marca comercial

Los productos se comercializarán bajo una nueva marca comercial, que será registrada. Se diseñarán distintas presentaciones específicas para hostelería, restauración y catering. Se realizarán campañas de promoción, viajes comerciales, incluyendo asistencias a ferias internacionales. Se comercializará en distintos mercados nacionales e internacionales (E.E.U.U., Brasil, U.E., Japón, Colombia, Polonia, Rusia, etc.).

2.6 Desarrollo de un plan estratégico conjunto con el sector pesquero artesanal de Ecuador.

“Galiecua, S.A.” fomentará acuerdos con los pescadores artesanales de Ecuador y sus organizaciones, con el objetivo de buscar que la cooperación entre las partes, contribuya al desarrollo de industrial de la zona, así como a mejorar la eficacia y eficiencia de los productores artesanales, para elevar su nivel de vida y el de sus familias. A este fin, se desarrollará un Plan Estratégico, que contendrá las siguientes líneas de trabajo de interés principal:

- Promover la cooperación, en apoyo al desarrollo alternativo del sector pesquero artesanal de Ecuador, priorizando el carácter preventivo, para combatir las actividades ilícitas en el mar, y la puesta en ejecución de proyectos y actividades en temas que contribuyan al cumplimiento de las Metas del Milenio de la ONU, con énfasis en la lucha contra la pobreza y seguridad alimentaria, fomentando el consumo de pescado entre la población local.
- Impulsar el intercambio tecnológico, por medio de programas de capacitación, asistencia y pasantías especializadas para pescadores y sus familias, así como la participación conjunta en proyectos de investigación, desarrollo y fomento productivo, comercial, la biotecnología, el manejo sostenible del medio ambiente y la pesca responsable.
- Promover los intercambios comerciales y las inversiones privadas por medio de misiones especializadas. Así como, apoyar la realización de coloquios, seminarios y exhibiciones especializadas.
- Apoyo conjunto en campañas de "pescas exploratorias" de nuevos recursos pesqueros, para facilitar la evaluación de los stocks pesqueros.
- Asistir técnicamente a la realización de un estudio, sobre el establecimiento de un sistema de comercialización directo para los productores de la pesca artesanal del Ecuador, que mejore las condiciones actuales de venta en sus productos.

- Promover la realización de proyectos de inversión pública y privada, en obras de infraestructura portuaria, que vaya en apoyo de la actividad productiva de la pesca artesanal en Ecuador.

2.7 Colaboración con la Subsecretaría de Recursos Pesqueros de Ecuador

Todas las empresas promotoras del Proyecto tienen la intención de cooperar estrechamente en el desarrollo de aquellas iniciativas, que ponga en marcha la Subsecretaría de Recursos Pesqueros, y que puedan necesitar de la colaboración de los promotores del Proyecto. Estas colaboraciones se regularían mediante convenios específicos entre las partes interesadas.

2.8 Acciones de cooperación asistencial al desarrollo

Los promotores del Proyecto, realizarán gestiones ante el Gobierno de España y de la Xunta de Galicia, y en especial con la AECID, con el fin de que financien actuaciones en materia de desarrollo del sector pesquero artesanal, y de cooperación asistencial en Ecuador, especialmente en la zona próxima al lugar donde se desarrollará la actividad del proyecto. Además, en el presupuesto anual de gastos de “Galiecua, S.A.”, se consignará una partida elevada para financiar, durante un mínimo de cinco años, de forma directa, proyectos de cooperación.

2.9 Obtención de otros beneficios para Ecuador

Se llevará a cabo la puesta en marcha de un Cluster de Empresas de pesca blanca y artesanal en Ecuador. “Galiecua, S.A.” tiene la intención de promover la creación de un Cluster en la zona geográfica donde concentre su actividad, agrupando las distintas empresas interrelacionadas del rubro pesca blanca y artesanal, que compiten, para que cooperen entre ellas. La idea es desarrollar actividades dirigidas a trabajar en grupo en distintos enfoques, modelos y herramientas de gestión, encaminadas a la mejora de la competitividad de las empresas, ampliando los modelos de colaboración/cooperación entre ellas, que redunden en su propio beneficio.

En definitiva, se prevé que la implantación del Proyecto en Ecuador lleve aparejados numerosos beneficios en la zona de desarrollo del mismo que vendrán motivados, entre otras cosas, por el desarrollo del empleo local así como por la necesidad de llevar a cabo la adquisición de avituallamientos y suministros para la tripulación tras la descarga de las capturas y las reparaciones o arreglos de los buques que puedan ser necesarios. De forma orientativa, se incorpora como Anexo II una tabla en la que se reflejan los beneficios que repercutirán en Ecuador.

2.10 Potencial de capturas de la flota de “Galiecua, S.A.”

Se prevé un total de capturas de 7.180.180 kilos de diferentes especies, entre las cuales se encuentran, principalmente, el pez espada y la quella. Entre otras especies que también serán pescadas por los buques asociados se encuentran el marrajo, el atún y la barracuda.

Se adjunta al presente informe como Anexo IV un listado orientativo de las especies que serán objeto de captura así como de los kilos de las mismas que se prevé apresar.

3. PROBLEMÁTICA JURÍDICA DEL PROYECTO

Tal y como se ha puesto de manifiesto en el apartado precedente del presente informe, los armadores adheridos al “Proyecto Galiecua” han constituido una sociedad mercantil de nacionalidad ecuatoriana, “Galiecua, S.A.”, por medio de la cual centralizarán la actividad pesquera y comercializadora de las capturas de los buques fletados o asociados, en un primer momento, para más adelante llevar a cabo la explotación de la planta procesadora frigorífica.

El capital social de “Galiecua, S.A.” asciende a un total de ochocientos cuarenta mil ochocientos cuarenta dólares (840.840 \$). De esa cifra las catorce sociedades mercantiles que ostentan la condición de accionista, han desembolsado un total de trescientos cuarenta y ocho mil seiscientos dólares (348.600 \$), cantidad equivalente a un 41,46%, aproximadamente.

Esa aportación inicial a un Proyecto, por entonces debidamente configurado y analizado pero en una fase primaria, no es sino un claro síntoma de las grandes expectativas que todos los accionistas tenían depositadas en aquél.

Adicionalmente, se ha solicitado a la entidad pública de capital riesgo dependiente de la Xunta de Galicia, “Xesgalicia”, un préstamo por igual importe al del capital social, operación que se encuentra en fase de estudio avanzado en el citado organismo, y que se prevé sea concedido a la vista de las diversas reuniones mantenidas con sus representantes.

Sin embargo, no es la aportación económica mencionada o el préstamo que se prevé recibir el eje sobre el que gira el éxito del “Proyecto Galiecua”. Tal y como se ha puesto de manifiesto en el apartado 2.4 del presente informe, resulta imprescindible que los armadores que han tomado parte en el “Proyecto” por medio de sus respectivas sociedades mercantiles, fleten o asocien sus respectivos buques palangreros a la mercantil ecuatoriana para beneficiarse de las prerrogativas o privilegios concedidos por la administración ecuatoriana.

En adición a lo expuesto en el párrafo precedente, las autoridades ecuatorianas exigen que, aquellos buques que vayan a beneficiarse de las ayudas administrativas, tengan enarbolada la bandera ecuatoriana.

Es en este punto en el que hay que poner de manifiesto que, de entre los buques palangreros pertenecientes a cada una de las sociedades españolas que ostentan la condición de accionista de “Galiecua, S.A.”, no hay ninguno con abanderamiento ecuatoriano (13 de ellos enarbolan pabellón español y uno de ellos panameño). Se trata, por tanto, de una cuestión de gran relevancia cuya solución es precisa para el buen fin del “Proyecto”.

Tras el análisis de las distintas posibilidades que brinda el ordenamiento jurídico español (dejando de lado el buque panameño), se ha concluido que la solución más económica, ágil, dinámica y eficaz es la solicitud de baja provisional de cada uno de los buques que enarbolan pabellón español en el Registro Marítimo español para posteriormente solicitar a las autoridades ecuatorianas la bandera del meritado país.

Sin embargo, las autoridades nacionales españolas no autorizarán la baja provisional a menos que el buque en cuestión se encuentre libre de cargas y ello sea debidamente acreditado por medio del oportuno certificado del Registro de Bienes Muebles. Igualmente, existen interpretaciones de dicha normativa que relajan los requisitos exigidos, de tal modo que el certificado del Registro de Bienes Muebles podrá ser sustituido por una autorización expresa al cambio de abanderamiento provisional de la persona física o jurídica beneficiaria de la carga sobre el buque autorizando.

En el supuesto de que finalmente el beneficiario de la carga accediera a la expedición de la autorización mencionada, podría entenderse, a priori, que de ser necesaria la ejecución de un bien gravado (en este caso, un buque) por el impago de cualquiera de los accionistas de "Galiecua", se minorarían las garantías de cobro del acreedor pues el buque no enarbolaría en ese momento la bandera española.

La solución a estas y otras cuestiones se pondrá de manifiesto en el siguiente punto, de tal modo que, tras la concesión de la autorización por el acreedor, se brinden a éste todas aquellas medidas que puedan permitirle reforzar su posición de cara a una eventual ejecución de un buque con bandera de un país tercero.

4. FLETAMENTO O ASOCIACIÓN DE LOS BUQUES ESPAÑOLES A LA SOCIEDAD "GALIECUA, S.A.": BAJA PROVISIONAL EN EL REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL

4.1 Introducción

En el presente punto del informe se intentará desarrollar el procedimiento administrativo para la baja provisional de buques pesqueros en el Registro Marítimo Español, y la autorización temporal para enarbolar pabellón extranjero, poniendo de relieve, o estudiando las diferentes vías para establecer las garantías necesarias de cara al acreedor hipotecario, cuya autorización es *conditio sine qua non* para la obtención final de dicha autorización y baja.

4.2 Baja Provisional

4.2.1 Procedimiento

El Art. 60. del R.D. 1027/1989, de 28 de julio, sobre Abanderamiento, Matriculación de buques y Registro Marítimo, autoriza la utilización provisional por un buque nacional de un pabellón extranjero, siempre que la misma haya sido autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante a solicitud del titular del mismo.

- Según el citado artículo, a la solicitud deberá acompañarse:
- Contrato de arrendamiento.
- Hoja de asiento puesta al día.
- Certificado del Registro Mercantil que acredite hallarse libre de cargas.
- Documentación que acredite la solicitud de exportación temporal.

Por último, se establece un requisito formal para la obtención de la autorización de referencia, cual es el establecimiento como condición expresa, en el contrato de arrendamiento del buque, de que el abanderamiento quedará sin efecto -recobrando el buque el pabellón español- en los casos en que España entrase en guerra o en aquellas otras circunstancias extraordinarias en que el Gobierno de la Nación exija el cese del abanderamiento provisional.

4.2.2 Referencia a las cargas y gravámenes

Pese a la redacción literal del artículo, según la cual sólo se autorizará la exportación de buques libres de cargas y gravámenes, la práctica de la Dirección General de la Marina Mercante ha suavizado dicha exigencia, de modo que la solicitud podrá prosperar siempre que se aporte, en lugar del Certificado de libre de cargas, una Autorización incondicional a la exportación por parte del acreedor titular de las cargas sobre el buque.

Esta ampliación de supuestos ha quedado consolidada mediante la inclusión, en el formulario para bajas por exportación provisional proporcionado por el Ministerio de Fomento, de un apartado en el que consignar la aportación al expediente de dicha autorización.

4.2.3 Sistema español de doble registro

Se trata de un sistema público de registro que es dual y obligatorio, por lo que el buque debe estar inscrito en el Registro Marítimo (en primer lugar) pero también en el Registro de Bienes Muebles.

El Registro Marítimo tiene carácter administrativo, hallándose regulado en el Real Decreto 1027/1989 de 28 de julio sobre Abanderamiento, Matriculación de buques y Registro marítimo y en la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El Registro Marítimo se organiza o estructura en un plano doble: uno central (correspondiente al citado Registro Marítimo Central en la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento) y otro periférico (correspondiente al de los registros de matrícula llevados en las Capitanías).

El Registro de Bienes Muebles dedica la primera de sus secciones al registro de buques y aeronaves. Se trata de un registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, que tiene carácter mercantil y efectos jurídico privados, quedando sujeto básicamente a las normas contenidas en el Reglamento del Registro Mercantil de 1956.

Su estructura consta de un nivel central único, el Registro de Bienes Muebles Central, a cargo del Registrador de bienes muebles central y, en el nivel periférico, de los diversos Registros de Bienes Muebles.

En principio, en el Registro Marítimo ordinario deben consignarse las circunstancias y elementos técnicos identificativos del el buque y que posibilitan al mismo enarbolar la bandera o pabellón nacional; mientras que en el Registro de Bienes Muebles quedaría constancia de las circunstancias que afectan a la propiedad y a los gravámenes sobre el buque.

Lo anterior no es óbice para que el intercambio de datos, tanto relativos a los aspectos técnicos y administrativos, como a los derechos reales sobre el buque, deba producirse, por imperativo legal, lo que desemboca en la anotación o referencia a las incidencias relativas a la vida del buque en ambos registros.

4.2.4 Efectos de la baja provisional en el Registro Marítimo

La baja provisional junto con la Autorización para enarbolar pabellón extranjero es una circunstancia que, a priori, afectaría únicamente a la esfera registral administrativa del buque.

Por ello, y una vez que dicha solicitud ha sido aprobada por la Dirección General de la Marina Mercante, tras el cumplimiento de los requisitos exigidos legalmente y la aportación de la documentación pertinente, el efecto inmediato es la anotación de la baja en la hoja del Registro Marítimo (tanto el local como el central) reflejando la circunstancia de que dicha baja es provisional.

Ello no implica el cierre de la hoja registral, sino la mera suspensión de la misma, como demuestra el hecho de que, una vez aprobada la re-importación del buque, y reactivada su hoja registral, al navío recupera su folio y matrícula pre-existentes.

4.2.5 Efectos de la baja provisional en el Registro de Bienes Muebles

Por lo que respecta a los efectos de la baja en el Registro de Bienes Muebles, una vez la baja en el Registro Marítimo ha sido autorizada, dicha incidencia se comunica al Registro de Bienes Muebles correspondiente a la matrícula del buque.

Dicho Registro procederá a la simple anotación de la baja provisional, conjuntamente con el contrato de fletamento que en su caso se hubiese suscrito para la exportación provisional del buque, sin que en ningún caso se produzca el cierre registral.

Los efectos por tanto, en el ámbito Registral-real o jurídico-privado, se limitan a la consignación de dicha circunstancia en la hoja de asiento del buque, sin que ello implique, en ningún caso el cierre de la hoja registral como se produciría en el caso de una exportación definitiva o el desguace.

Es decir, la exportación provisional y la baja en el Registro Marítimo se consignan en el Registro de Bienes Muebles como una incidencia más en la vida del buque, sin que ello provoque la baja del buque en éste último.

4.3 RE-IMPORTACIÓN DEL BUQUE. Procedimiento:

Una vez finalizado el período de exportación temporal, ya sea por la finalización del contrato de fletamento, o por cualquier otra causa, y siempre que no se decida solicitar la prórroga de dicha baja, deberá iniciarse el Procedimiento Administrativo para la re-importación del buque.

Se trata de un procedimiento sencillo, en virtud del cual se comunica a la Dirección General de la Marina Mercante la finalización de la baja provisional, solicitando la reactivación de la hoja de asiento que el buque tiene abierta en el Registro Marítimo.

Una vez obtenida el alta, dicha circunstancia, como es lógico, deberá ponerse en conocimiento del Registro de Bienes Muebles para su reflejo en el asiento correspondiente.

4.4 Autorización por parte del titular de las cargas hipotecarias a la baja provisional

El objetivo principal de la presente nota es, como se refiere en el apartado introductorio, analizar la postura del acreedor hipotecario que se encuentra ante la tesitura de autorizar o no la exportación provisional del buque hipotecado.

La principal preocupación del acreedor hipotecario a la hora de valorar el otorgamiento o no de la autorización a la baja provisional, es que ésta última no suponga un obstáculo, o cuando menos no incremente la dificultad de una eventual ejecución hipotecaria

Es necesario advertir que los derechos reales sobre el buque permanecen intactos al no haberse cerrado la hoja de asiento del buque en el Registro de Bienes Muebles por lo que la situación de un buque con pabellón español pero situado físicamente en un caladero extranjero no es muy distinto de aquel en que dicho buque enarbole pabellón extranjero por virtud de una baja provisional, dado que la única dificultad vendrá dada por la distancia física.

No obstante para reforzar mas si cabe que la entidad hipotecante no sufre merma alguna como consecuencia de la autorización de la baja provisional, a continuación intentaremos proponer diversas vías, todas en la esfera jurídico-privada del deudor y el acreedor hipotecario, que permitan a este último obtener las garantías necesarias para autorizar la baja provisional.

4.4.1 Garantías para el acreedor hipotecario

Una vez concluido que la única dificultad añadida a la posible ejecución del buque por incumplimiento del contrato de hipoteca naval sería de carácter administrativo (para el caso de que el armador fuese reticente a re-importar el buque), pasamos a proponer la que en nuestra opinión supone una vía práctica, sencilla y que ofrece las mayores garantías al acreedor hipotecario.

Dicha solución pasaría por la suscripción de un documento en virtud del cual, y a cambio de la Autorización por parte de la entidad crediticia de la autorización para la baja provisional del buque, el armador o deudor hipotecario haría entrega a la primera de un poder general en virtud del cual, y acreditado el incumplimiento de las cuotas de amortización de la hipoteca o cualquier otro incumplimiento que legitime al acreedor para ejecutar la misma, éste último quedaría autorizado para iniciar por su propia cuenta, el expediente de re-importación.

Igualmente por parte de la representación legal de la entidad Galiecua SA, en su condición de arrendataria de los buques a casco desnudo, se otorgarían todos los poderes necesarios a favor de la entidad autorizante.

Al documento suscrito, en su caso, debería adjuntarse como anexo el contrato de fletamento que da lugar a la baja provisional, de manera que el acreedor hipotecario pueda comprobar que en el clausulado del mismo se incluye como causa de resolución la re-importación del buque por causa del incumplimiento, por parte del fletante, de sus obligaciones hipotecarias.

4.5 Situación ante el censo de la flota pesquera operativa

La inclusión en el Censo de la Flota Pesquera Operativa dependiente de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medioambiente, Medio Rural y Marino una vez expirado el tiempo del contrato de fletamento, o extinguido anticipadamente por mor del mecanismo anteriormente descrito, se produciría de forma automática sin que quedarán menoscabados sus derechos de bajas, subvenciones o incluso desguace.

4.6 Conclusiones

La baja registral del buque hipotecado como consecuencia de su exportación provisional puede generar, a priori, cierta inseguridad en el acreedor hipotecario, quien puede tener la percepción de que sus posibilidades de ejecución del bien hipotecado se ven disminuidas.

Ello no obstante, un análisis detenido demuestra que dicha percepción no es del todo correcta, y ello porque la baja temporal del buque resultado de su exportación provisional tiene como único efecto la suspensión del asiento en el Registro Marítimo, permaneciendo plenamente operativa la hoja registral del buque en el Registro de Bienes Muebles, que es donde, en definitiva, se reflejan los derechos reales del buque, con efectos frente a terceros.

Así pues, la única diferencia entre la ejecución de una hipoteca sobre un buque español que enarbole el pabellón nacional, y uno que se encuentre en situación de baja provisional, a efectos prácticos, es la necesidad de proceder a la re-importación del segundo antes de poder iniciar actuaciones ejecutivas.

Dicha dificultad quedaría salvada, como hemos manifestado anteriormente, mediante la articulación de un sistema de apoderamientos (con su correspondiente reflejo en el contrato de fletamento sobre el buque) que faculten a la entidad crediticia para eliminar el obstáculo existente, iniciando por sí misma, en caso de incumplimiento de las obligaciones hipotecarias por parte del armador, el expediente de reimportación del buque, a cuyo término el acreedor hipotecario se encontraría en la misma situación que antes de la baja provisional autorizada.

9

ANEXO I

LISTADO DE LAS SOCIEDADES INTERVINIENTES, BUQUES ASIGNADOS AL
PROYECTOS Y ARQUEO NETO

ARCA BURELA, S.L.	B/ "ARCA UNO"	70,90
PESQUERA GUADALQUIVIR, S.L.	B/ "PICO TRESMARES"	186,00
ANGELSONIA PESCA, S. L.	B/ "CARMEN TERE"	177,00
PESQUERA GUADIANA, S.L.	B/ "MAR ARAL"	173,00
MONTE VENTOSO, S.A.	B/ "UNIVERSO"	140,00
PESQUERA ECCE HOMO, S.L.	B/ "ECCE HOMO DIVINO"	123,00
MAR DE ISLANDIA, S.L.	B/ "ECCE HOMO GLORIOSO"	186,00
RESAPESCAN, S. L.	B/ "ILLA GAVEIRA"	204,00
CELEXUS, S.L.	B/ "DENVER"	149,00
PESQUERA ARCA, S.L.	B/ "PEGUSA"	84,60
STELLA MARIS, S.L.	B/ "PLAYA MUIÑO VELLO"	173,00
PESQUERA AUGADOCE, S.L.	B/ "SIEMPRE SOCIO"	132,56
PESQUERA XESTEIRA, S.L.	B/ "NUEVO PLEAMAR"	208,00
PESQUERA SANTA TECLA, S.A.	B/ "SIEMPRE SANTA TECLA"	134,93
TOTAL ARQUEO NETO		2.141,99

9

ANEXO II
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS BUQUES

	GT	NT	Litros Toma	Galones	Kilos Descarga Marea	Duracion Marea	Mareas año
1 Ecce Homo Divino	411,00	123,00	230.000,00	60.761,37	160.000,00	120,00	3
2 Ecce Homo Glorioso	619,00	186,00	400.000,00	105.671,94	218.000,00	135,00	2-3
3 Balueiro Segundo	342,00	102,00	205.000,00	54.156,87	180 M3	120,00	3
4 Mar Aral				0,00			
5 Mariane	437,00	178,00	303.000,00	80.046,50	200 M3	120,00	3
6 Playa de somo	396,00		250.000,00	66.044,96	150.000,00	120,00	3
7 Playa Muiño Vello	578,00	173,00	420.000,00	110.955,54	185.000,00	135,00	2-3
8 Siempre Socio	441,88	132,56	270.000,00	71.328,56	160.000,00	120,00	3
9 Carmen Tere	589,00	177,00	400.000,00	105.671,94	224.000,00	135,00	2-3
10 Siempre Santa Tecla	449,76	134,93	250.000,00	66.044,96	132.000,00	120,00	3
11 Illa Gaveira	681,00	204,00	410.000,00	108.313,74	209.000,00	135,00	2-3
12 Nuevo Pleamar	692,00	208,00	366.000,00	96.689,83	189.000,00	135,00	2-3
13 Pico Tres Mares	619,00	186,00	310.000,00	81.895,75	145.000,00	120,00	3
14 Universo	362,00	140,00	315.000,00	83.216,65	160.000,00	120,00	3
	6.617,64	1.944,49	4.129.000,00	1.090.798,61	1.932.000,00	1.635,00	24

ANEXO III

CIFRAS APROXIMATIVAS DE LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS QUE REPORTARÁ EL PROYECTO A ECUADOR

Nº de buques	14
Media anual de entradas de los buques en el ecuador	2,5
Importe medio de los gastos y compras en el ecuador buque/entrada	400.000
Total anual Gastos y compras en el ecuador	14¹000,000,00

Empleos directos

Nº. de buques	14
Media tripulantes por buque	18
Personal ecuatoriano 80%	15
Total de marinos ecuatorianos a emplear	210

- * Repercusión en empleo indirecto:
 1 tripulante = 7 empleos en tierra
 210 marinos = 1,470 empleos en tierra.

S

ANEXO IV

LISTADO ORIENTATIVO DE LAS ESPECIES OBJETO DE CAPTURA

Año	Primero del Proyecto	
Buque	Todos	
Especie	Total	Porcentaje
Marraja	17.068,00	0,282
Quella	1.354.964,00	19,089
Jaqueton	15.202,00	0,23
Dorado	52.446,00	0,785
Vidriola	18.528,00	0,228
Clavo	7.338,00	0,115
Cornuda	6.291,00	0,099
Barracuda	23.244,00	0,357
Vela	17.924,00	0,273
Merlin	244.618,00	3,18
Bonito	68.958,00	1,107
Escolar	194.582,00	2,861
Marrajo	680.751,00	9,448
Atun	350.798,00	5,416
Espada	3.906.552,00	53,441
Alas Quella	159.258,00	2,252
Alas Marrajo	40.426,00	0,548
Alas Anal Z	20.721,00	0,286
Alas cornuda	511,00	0,006
Total general	7.180.180,00	100,003

