

*Luis Perales Garat\**

Banderas de inconveniencia

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

## Banderas de inconveniencia

### Resumen:

El uso de banderas de conveniencia se ha extendido en las últimas décadas a todas las marinas occidentales. Esto ha afectado también a la marina mercante española, con un número creciente de buques propiedad u operados por compañías españolas abanderados en países distintos de España.

La actual situación de seguridad en la mar —y la posible necesidad de una intervención en caso de secuestro u otros incidentes— requiere de la capacidad de reaccionar con la mayor diligencia. La bandera de algunos buques bajo control español podría limitar o impedir esta capacidad de reacción, causando retrasos innecesarios que incrementarían el riesgo de los buques y dotaciones.

La Armada —y el Ministerio de Defensa— deberían apoyar la iniciativa de los armadores para mejorar el registro español de buques, añadiendo la seguridad y otras consideraciones a nivel Estado a la solicitud de facilitar el abanderamiento español.

### Palabras clave:

Banderas de conveniencia, abanderamiento, registro, Registro Especial de Canarias (REC), Estrategia de Seguridad Marítima Nacional.

**\*NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

## Flags of inconvenience

### Abstract:

*During the last decades the use of flags of convenience has been a common practice all around the world. This has also affected Spanish merchant ships, with an increasing reduction in the number of ships owned or operated by Spanish companies registered in Spain. The current situation regarding security at sea —and the possible requirement for a quick intervention in case of hijacking, or other issues— demands the ability to intervene in the fastest way. The flag of some of the Spanish ships could prevent a rapid reaction, causing unnecessary delays, with the subsequent increase in the risk to ships and crews.*

*The navy —and the Ministry of Defence— should support owner's initiative to improve Spanish registry of ships, adding security and state considerations to the request to ease Spanish registry.*

### Keywords:

*Flags of convenience, registry, flag state, Special Registration in Canary Islands (REC), National Maritime Security Strategy.*

### Cómo citar este documento:

PERALES GARAT, Luis. *Banderas de inconveniencia*. Documento de Opinión IEEE 107/2019. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie<sup>3</sup>](#) (consultado día/mes/año)

## Introducción

El Castillo de Villabuena navegaba sorteando la costa de Brasil<sup>1</sup>. Iba cargado de crudo hasta la regala, y navegaba confiado con la información de seguridad que había recibido de la zona. Al fin y al cabo, los problemas de seguridad marítima estaban en las costas del golfo de Guinea y de Somalia. Las recomendaciones para otras zonas no dejaban de ser normas muy genéricas y el buque navega en condiciones normales.

La aproximación de un grupo de embarcaciones rápidas resultaba llamativa, porque estaban a una distancia de la costa que lo hacía poco habitual. Sin embargo, no se tomó ninguna precaución especial, porque aquellas no eran aguas de piratas.

El impacto de un proyectil en las proximidades del puente fue el primer aviso de que algo iba mal. El buque navegaba a escasos 12 nudos, y con un francobordo limitado, sin ninguna precaución especial. No se habían montado las concertinas, ni tendido las mangueras de contraincendios, ni colocado maniqués en cubierta, ni ninguna de las otras medidas habituales en otras zonas de riesgo. Sin embargo, las advertencias y recomendaciones fueron pronto recordadas: se activó la alarma antipiratería y se reunió a la tripulación en la ciudadela, mientras que el capitán ponía rumbo claro hacia alta mar, y activaba la señal SSAS<sup>2</sup>.

A la recepción de la alarma en el CEPIC<sup>3</sup>, y tras su verificación con la compañía, la primera reacción fue contactar con el COVAM. Sí, se conocía la posición del buque, los datos de la derrota y de contacto, y todos los dispositivos de seguridad a bordo. Además, casualidades de la vida, la Armada contaba con el BAM<sup>4</sup> Osado a unas 200 millas de la posición informada. El buque estaba en su crucero de resistencia recién entregado a la

---

<sup>1</sup> La costa de Brasil ha sido seleccionada exprefeso, por ser según información transmitida al autor durante el Curso NCAGS en Río de Janeiro en noviembre de 2018 la próxima parada de la piratería y la delincuencia en la mar. La vastísima zona económica brasileña denominada *Amazonia Azul* es un espacio donde el control del estado es cuando menos limitado.

<sup>2</sup> SSAS: *Ship Security Alarm System*. Sistema de Alarma de Protección del buque que se activa en caso de incidentes graves de protección.

<sup>3</sup> Centro Permanente de Información y Coordinación, responsable de centralizar la recepción, clasificación y distribución de las alertas. La señal SSAS la reciben la Compañía y el CEPIC. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/el-ministerio/funciones-y-estructura/secretaria-de-estado-de-seguridad>

<sup>4</sup> BAM: Buque de Acción Marítima. El *Osado* no está en la Lista Oficial de Buques de la Armada (LOBA); por eso ha sido seleccionado figuradamente por el autor.

Armada y, más casualidades, llevaba a bordo un helicóptero y un equipo operativo de guerra naval especial capaz de realizar todo tipo de operaciones.

La intervención se planeó con facilidad y todos los organismos del Estado pusieron toda la carne en el asador. Tratándose de un buque de bandera española en aguas internacionales —y coordinada y autorizada la posible intervención en aguas brasileñas— el buque estuvo poco más de 24 horas en poder de los piratas.

El Monte de la Mala navegaba con precaución en aguas del golfo de Guinea. Los incidentes en la zona eran cada vez más habituales y, a pesar de las medidas de protección adoptadas, el capitán no se sentía seguro. No disponía de equipo de seguridad privada<sup>5</sup>, y la escolta proporcionada por el país de destino era poco clara. La embarcación llevaba los cristales tintados y poco se conocía al llegar al punto de *rendez-vous* de sus capacidades militares y marineras, y de su dotación.

El capitán había remitido su formato ALFA al COVAM, que realizaba un seguimiento de su situación y le informaba de las condiciones de seguridad en la zona. Simultáneamente, informaba diariamente al país del pabellón, a pesar de tratarse de un buque bajo control español; las normas establecidas por el país de abanderamiento eran claras y el reporte diario era preceptivo.

El asalto no se puede decir que fuera una sorpresa; las condiciones de espera para la carga en la terminal forzaron a reducir máquina y mantenerse casi al paio en una zona incómoda. Al alba, el número de embarcaciones dedicadas supuestamente a la pesca que rodeaban el buque hacían muy difícil su seguimiento; se aproximaban sin restricciones y no atendían a las órdenes de alejarse dadas por el buque, mientras que la embarcación de escolta estaba ausente por motivos supuestamente técnicos. El abordaje se produjo instantes antes de la salida del sol, y solo se detectó al descubrir un grupo de personas armadas corriendo por la cubierta hacia el puente. La reacción del buque fue automática y todas las medidas establecidas funcionaron «como un reloj».

---

<sup>5</sup> Legislado a raíz de los incidentes de piratería en aguas de Somalia por Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero. Lo que hace la norma es abrir la posibilidad de embarcar equipos de seguridad armados en buques españoles, con la posibilidad de emplear armamento militar.

Cuando la señal SSAS se activó en el CEPIC, se tomaron inmediatamente todas las medidas necesarias. El COVAM conocía la posición y todos los datos del buque, y el patrullero Centinela se hallaba en la zona dentro del Despliegue Africano que la Armada llevaba desarrollando desde hace años, con un ETA<sup>6</sup> al buque secuestrado de 12 horas. La reacción se las prometía inmediata y la liberación, con un poco de suerte, iba a ser cuestión de horas.

La llamada telefónica recibida en el Departamento de Seguridad Nacional venía de muy arriba. El país de abanderamiento, a pesar de su inicial predisposición para el asalto del buque por las unidades españolas, se lo había pensado mejor. Disponía también de una unidad en zona y, aunque el equipo operativo no estaba disponible, contaba con que llegaría en menos de 48 horas. Por supuesto que ofrecía su total colaboración para una acción conjunta, pero siempre bajo la dirección y coordinación preceptiva del Estado del pabellón.

Legalmente no había nada que discutir, pero la inquietud era máxima entre los armadores. El buque no tenía pabellón español, pero la dotación, el capital, la compañía y la carga eran todos propios. Parecía muy difícil entender que el asalto lo realizaran fuerzas de otro país, con los múltiples problemas que se planteaban, como el idioma, entre otros.

Las negociaciones para el asalto —las reglas de enfrentamiento— tampoco eran fáciles. El Estado del pabellón no quería arriesgar bajas propias, ni mucho menos españolas. 72 horas después del ataque, el buque permanecía secuestrado y sin visos de un asalto inmediato.

---

<sup>6</sup> ETA: *Estimated Time of Arrival*.

## Banderas de conveniencia

La bandera de conveniencia es una de esas situaciones anquilosadas y que solo una situación excepcional podría revertir. Contemplada en el Convenio de Jamaica<sup>7</sup> exige nominalmente un vínculo genuino entre el buque y el Estado, pero este vínculo nunca ha existido y se ha convertido únicamente en una relación contractual provechosa para ambas partes, que se benefician básicamente de un régimen fiscal ventajoso y, en ocasiones, una cierta laxitud en las inspecciones, contrataciones y trámites burocráticos.

Aunque el Convenio es claro es su artículo 94: *Deberes del Estado del pabellón* asignando competencias, toca muchos temas, pero sin especificar aspectos ligados a la protección, evidentemente menos importantes a la hora de su redacción<sup>8</sup>; y, por lo tanto, no considerados. No obstante, la asignación de competencias al Estado deja pocas dudas sobre el espíritu de la norma. Por su parte, el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés)<sup>9</sup> toca aspectos más normativos y administrativos, y nuevamente los temas de seguridad no incluyen la protección, refiriéndose exclusivamente a la seguridad en la navegación.

Poco es necesario añadir acerca de los deberes —y prerrogativas— de los Estados de abanderamiento. Dicho para que se entienda, el buque adquiere la nacionalidad del Estado cuyo pabellón enarbola mediante el abanderamiento o matriculación del buque. El proceso se inicia con la matriculación, sigue con la inscripción registral y la entrega de la documentación y concluye con el otorgamiento del pabellón del Estado que ostenta la nacionalidad, y cuyo ordenamiento le resulta aplicable<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobado en Montego Bay, Jamaica, y ratificado por España en 1996 (BOE 39, 14 de febrero de 1997). España firmó el Convenio en 1984, pero su ratificación fue posterior, por discrepancias obvias, entre otras el estatus de Gibraltar.

<sup>8</sup> La piratería en aquel entonces se contemplaba como un delito a combatir por todas las naciones en alta mar. La situación actual ha obligado a tomar medidas excepcionales dada la implicación de terceros estados, estados fallidos, organizaciones terroristas, etc. y la eliminación del delito de los códigos penales de los diferentes estados, forzando a su reintroducción (en el Código español en 2010. Disponible en: <https://www.iberley.es/temas/delitos-pirateria-47781>).

<sup>9</sup> Aprobado el 1 de noviembre de 1974; entrada en vigor: 25 de mayo de 1980. Ratificado por España el 16 de agosto de 1978 (BOE 144).

<sup>10</sup> I-CP-05 Manual de Derecho Marítimo para Comandantes y Estados Mayores.

En el ámbito nacional, desde los inicios del uso de los pabellones de conveniencia la legislación se entendía y aplicaba como una medida provisional que «podría» ser autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante. Como salvaguarda para casos extremos, la autorización estaba condicionada a que se hiciera constar de modo expreso en el contrato de arrendamiento que quedaría sin efecto el abanderamiento —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<sup>11</sup>.

Esta interesante disposición poco aporta en el caso que nos atañe, el secuestro de un buque, dada la urgencia de tiempo para reaccionar. Además, la realidad se impone tozuda, de tal forma que ni la resolución de un incidente aislado de seguridad, ni siquiera un asunto de fuerza mayor —fuera de la hipotética declaración de guerra— podría permitir la reversión de la bandera, por los múltiples inconvenientes que generaría en un mundo globalizado como el actual. El hecho es que muchos buques de compañías españolas nacen con bandera de otro país, y que el cambio de registro —y, por ende, de bandera— es una dinámica habitual entre las compañías, pero atendiendo claramente a criterios de otra naturaleza diferente a la protección del buque.

Sin embargo, el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias<sup>12</sup> (PBIP), nacido para aportar un plus de seguridad a los buques y puertos tras los atentados del 11-S, no deja lugar a dudas en su epígrafe *Deberes del Estado del pabellón* y, particularmente en su artículo 4.21. Aunque refiriéndose de manera genérica a los gobiernos contratantes, la normativa es clara cuando establece que: «En el caso de que sea inminente un ataque, el buque debe intentar de establecer una comunicación directa con los responsables de hacer frente a los sucesos que afectan a la protección marítima en el Estado de abanderamiento».

Evidentemente, esto es conocido por los armadores y navieras y, si deciden abanderar sus buques fuera de España, está claro que lo hacen plenamente conscientes de los

---

<sup>11</sup> Real Decreto 1027/89 de 28/07/89 (BOD 158) sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, artículo 60.

<sup>12</sup> Hay que tener en cuenta que este código es mucho más reciente, 2002, y atiende a necesidades diferentes.

riesgos que atañe y que los han sopesado convenientemente. Pero queda una variable que quizás no hemos contemplado y que puede ser el quid de esta cuestión.

### ***Intervención en buques***

Tradicionalmente las banderas de conveniencia en un escenario controlado no han supuesto un problema. Normalmente los países de abanderamiento han sido países que podemos calificar de débiles e interesados, donde la finalidad de la bandera no es otra que conseguir beneficios económicos que, si bien limitados, compensan claramente la limitadísima carga burocrática y administrativa que conllevan. Y es que estos países no destacaban por sus escrúpulos a la hora de aceptar buques, exigiendo unas condiciones de seguridad —inspecciones— mínimas<sup>13</sup>. En estas circunstancias, el Estado de abanderamiento no suponía un problema; cualquier necesidad de intervención en un buque «nacional» abanderado en otro país de conveniencia era fácilmente gestionada.

Sin embargo, la casuística del abanderamiento está cambiando y ahora son países desarrollados los que ofrecen ventajas para el registro de buques (particularmente interesantes son las cifras de registro en Portugal y Dinamarca).

Por otro lado, la diferencia de los supuestos contemplados al inicio de este artículo — incidentes de piratería, surgidos después la aprobación del Código PBIP— con los supuestos que inspiran este —principalmente terrorismo— no es clara. Al margen de las consideraciones —que hemos intencionadamente obviado— de la zona del incidente<sup>14</sup>, la bandera del buque teóricamente dirá mucho — o todo— sobre lo que tiene que suceder en la liberación de un buque.

Además, para determinados efectos y en determinadas circunstancias la bandera tiene una significación diferente, siendo también importantes otros aspectos como la compañía, operador, etc. En la reciente detención del petrolero Grace 1 por el Gobierno

---

<sup>13</sup> Esta circunstancia es la que ha llevado a las listas de buques de pabellones de mala calidad (MoU de París) que incluye las administraciones marítimas de 27 países de Europa y Norteamérica, en aspectos como la seguridad, protección, cumplimiento de las reglamentaciones medioambientales y las condiciones de trabajo y vida a bordo de las tripulaciones (Disponible en: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>).

<sup>14</sup> Incidentes en alta mar, aguas internacionales o aguas bajo jurisdicción de un determinado estado, incluyendo estados fallidos. El debate es amplio, con una componente jurídica que se escapa del alcance de este artículo.

británico no ha tenido ninguna consideración que el barco estuviera abanderado en Panamá (*registered* es el término utilizado en las comunicaciones en inglés), sino sus vínculos con el Gobierno iraní. En represalia, la Guardia Nacional Republicana apresó al *Stena Impero*<sup>15</sup>, abanderado en el Reino Unido, mientras abordaba, pero dejaba continuar viaje al *Mesdar*, operado por una compañía británica, aunque con bandera de Liberia. A pesar de que este caso se separa de las consideraciones iniciales, por tratarse de una situación de conflicto o tensión entre Estados, lo cierto es que después de su liberación, el buque cambió de nombre a *Adrian Darya 1*, esta vez con pabellón iraní<sup>16</sup>. Desde entonces navega —vigilado, pero no interceptado— por el Mediterráneo oriental. Si el caso de la premura de la intervención por motivos de seguridad deja pocas dudas, este segundo caso también refuerza la necesidad de mantener los más estrechos vínculos con el país donde priman los intereses del buque y personal.

En conclusión, el abanderamiento en el país propio facilita la resolución de todas las cuestiones que afectan a la seguridad marítima, eliminando intermediarios que pudieran dificultar la pronta adopción de las medidas necesarias. Y no en vano considerar aquí que durante la Guerra de los Petroleros (en medio de la crisis de Irán e Irak de los años ochenta) alguna razón tendría la bandera cuando los Estados Unidos decidieron abanderar a los petroleros kuwaitíes que navegaban por el golfo Pérsico<sup>17</sup>.

### **Abanderamiento nacional. Registro Especial de Canarias**

En 1994, ante la acelerada descapitalización de la flota nacional, se tomaron las medidas pertinentes para crear un registro nacional de buques en unas condiciones ventajosas que permitieran equiparar las ofertadas por otros países. Se creó entonces el Registro Especial de Canarias (REC)<sup>18</sup>, que ofrecía estas ventajas económicas aprovechándose, como en otros países, del régimen fiscal de las islas (no en vano, muchos de los buques

---

<sup>15</sup> Disponible en: <https://edition.cnn.com/2019/07/28/middleeast/seized-tanker-crew-shipping-rules-intl/index.html>

<sup>16</sup> Según las autoridades panameñas el buque fue dado de baja en su registro por dedicarse a actividades ilícitas.

<sup>17</sup> Snipes, Michael: *Re-flagged Kuwaiti tankers: the ultimate flag of convenience for an overall policy of neutrality*. Disponible en: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a451446.pdf>.

<sup>18</sup> Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/marina-mercante/seguridad-maritima-y-contaminacion/registro-especial-de-buques-y-empresas-navieras-de-canarias>

abanderados en Portugal, que supera ampliamente el registro español, están realmente registrados en Madeira, los de bandera inglesa en la isla de Man, etc.).

El REC es lo que se denomina como un registro secundario<sup>19</sup>, figura creada en 1984 por algunos países para frenar la diáspora de buques a otras banderas. Al permitir conservar el pabellón mantienen, en nuestro caso, las necesidades y ventajas que en materia de protección y defensa nuestros buques —y el Estado— precisan.

Lo que los creadores del REC no previeron fueron las dificultades que iba a suponer para la Administración del Estado. Un número de no menos de cinco ministerios<sup>20</sup> participan en aspectos tan dispares como el registro, abanderamiento y administración marítima en general (Fomento), aspectos laborales (Empleo), multinacionalidad de las dotaciones (Asuntos Exteriores), inscripción en el Registro Mercantil y Seguros (Justicia), embarque se seguridad privada (Interior). Sin contar con que probablemente faltaría el de Defensa, y los trámites que, en ocasiones, se tienen que realizar con las Comunidades Autónomas (como la autorización de construcción para pesqueros), o con la importación de buques o equipamiento. Para buques de pesca también entra, evidentemente, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a efectos del acta en el censo de la flota.

### ***Flota mercante controlada<sup>21</sup> por las navieras españolas. Perspectivas***

En estas condiciones, y en un mundo globalizado que impone sus normas (como la mencionada multinacionalidad de las dotaciones), era difícil que el REC fuera atractivo. Las dificultades son tales que, aún con el aumento de tonelajes de buques —que por primera vez en más de 30 años podría este 2019 alcanzar los cinco millones de Toneladas de Registro Bruto (TRB)— el número de buques registrados en España

---

<sup>19</sup> DEL POZO, Fernando: Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima. [www.ieeee.es](http://www.ieeee.es), 52/2015, de 21 de mayo de 2015.

<sup>20</sup> Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/marina-mercante/seguridad-maritima-y-contaminacion/procedimientos/procedimientos-en-materia-de-registro-de-buques-y-embarcaciones-documentacion-necesaria>

<sup>21</sup> Los buques con intereses nacionales, pero con pabellones extranjeros se denominan de manera diferente en la Armada y el mundo civil: para nosotros son buques de vinculación nacional; para el resto flota controlada.

acumula una caída constante, alcanzado actualmente menos del 50 % del tonelaje de la flota bajo control nacional, y superando escasamente el centenar de unidades<sup>22</sup>.

El presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) fue claro en el discurso de la Asamblea General el pasado mes de junio, cuando le expuso al ministro de Fomento la necesidad de crear una entidad pública empresarial para gestionar el registro y acelerar la tramitación.

### **Sobre la estrategia marítima nacional**

En el entorno de seguridad marítima en que nos movemos, es particularmente importante conocer la relación del buque con el país de abanderamiento, los vínculos nacionales que mantiene y la intención del país del pabellón.

La protección de nuestra flota controlada —tanto en zonas de riesgo con actores no estatales como de tensión entre Estados— requiere una capacidad de intervenir inmediata. Los supuestos iniciales presentados dejan claro cuáles son las diferencias en el abanderamiento y las consecuencias que en una situación determinada pueden tener.

Hasta ahora han sido los armadores, particularmente a través de ANAVE, los que han manifestado esta necesidad, expresada más con un loable sentido nacional de potenciación del Estado ante la descapitalización del sector marítimo nacional, que basada en las posibles necesidades de una intervención. Sin embargo, la Armada y el Ministerio de Defensa deberían sumarse a esta iniciativa y apoyarla con un sentido de Estado, ejerciendo la necesaria presión —insistencia— ante el Ministerio de Fomento, para estar en condiciones de dar con la mayor agilidad y presteza posible la adecuada respuesta ante las situaciones de riesgo que se dan, desgraciadamente, con frecuencia casi diaria.

---

<sup>22</sup> Disponible en: <https://www.anave.es/prensa/archivo-noticias/2094-en-2018-la-flota-mercante-total-de-control-espanol-aumento-un-8-9-su-tonelaje-pese-a-que-la-de-pabellon-espanol-perdio-el-5-5-de-sus-gt>

La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional<sup>23</sup> ha supuesto un notable avance en la aproximación integral de la seguridad marítima como un factor de importancia estratégica para el Estado. La línea de acción *Fomento de la cooperación con el sector privado* describe esta situación: «La gran cantidad de actores privados con intereses en el entorno marítimo hacen que cualquier colaboración público-privada en materia de seguridad adquiera un valor añadido a la hora de arbitrar una respuesta. Además, esta colaboración resulta mucho más eficaz y eficiente si se proyecta sobre unos criterios de anticipación y prevención. En este sentido, cabe destacar el papel de los armadores, las empresas navieras, el sector del transporte marítimo y los pescadores».

Curiosamente, no menciona una sola vez la necesidad de reforzar la flota mercante española y el REC como la mejor opción nacional para el abanderamiento de buques. Parece, pues, el momento de pasar de lo abstracto a lo concreto y adoptar las medidas y el apoyo necesario para que se produzcan.

Esta idea que podría parecer innecesaria, no lo será tanto a la luz de los recientes sucesos ocurridos en el estrecho de Ormuz y de la creciente tensión en la zona, o al traslado de las zonas de mayor riesgo de piratería y delincuencia en la mar desde las aguas de Somalia al golfo de Guinea, y su previsible extensión a otras zonas. Son muchos los marinos españoles que han vivido sucesos similares y que, sin suponer ninguna exageración, han navegado en condiciones de claro riesgo para sus vidas.

Creo que es el momento de considerar el abanderamiento desde un aspecto jurídico y de protección; de dar un decidido apoyo desde la Armada para la potenciación —reparación— del registro de buques españoles y, por extensión, a todo el sector marítimo español. La herramienta más adecuada no es otra que la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional.

*Luis Perales Garat\**

Capitán de fragata  
Oficial NCAGS - Estado Mayor FAM

---

<sup>23</sup> Disponible en: <https://www.dsn.gob.es/es/estrategias-publicaciones/estrategias/estrategia-seguridad-mar%C3%ADtima-nacional>