

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE

D. Jaime DARDER VIDAL, mayor de edad, provisto de DNI 43.047.853 H, obrando en nombre y representación de la Asociación de Navegantes de Recreo, ANAVRE, con domicilio en C/ Cipreses nº 30, 28223 Pozuelo de Alarcón, Madrid, con CIF G – 85608545, ante esta Dirección General comparezco y, como mejor en Derecho proceda, DIGO:

PRIMERO,- Que en fecha 6 de abril de 2010 fue remitida a ANAVRE copia del Proyecto de Real Decreto por el que se regula el abanderamiento y registro de las embarcaciones de recreo en la lista sexta y séptima, otorgando plazo para la presentación de escrito de alegaciones por esta parte a los efectos legales oportunos.

SEGUNDO,- Que, en cumplimiento del trámite otorgado, procedemos a evacuar el trámite conferido mediante la formulación de las propuestas de modificación, adición y supresión de texto en el articulado del referido Proyecto de Real Decreto, propuestas contenidas en las siguientes

ALEGACIONES:

PRIMERA,- Propuesta de adición al artículo 1, se propone la adición de un párrafo indicando quién tiene derecho a abanderar embarcaciones de recreo en España, texto alternativo propuesto:

Artículo 1. *Objeto.*

El presente real decreto tiene por objeto establecer el procedimiento del abanderamiento y registro de las embarcaciones de recreo en las Listas sexta y séptima de las enumeradas en el artículo 4.1 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

Los residentes en territorio español tendrán derecho a proceder a la inscripción y abanderamiento de embarcaciones de recreo en España; y también tendrán derecho a abanderar dichas embarcaciones en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, siempre que hayan satisfecho los importes correspondientes al

Impuesto sobre el Valor Añadido y el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte en el caso de que dichos impuestos se hayan devengado con motivo de la adquisición o importación de la embarcación objeto de abanderamiento.

Justificación: Entendemos que es preciso determinar quién tiene derecho a abanderar una embarcación bajo pabellón español, así como armonizar nuestra legislación con la de otros Estados de la UE en los que es posible la tenencia por sus nacionales de embarcaciones bajo pabellón de otros estados. Ello permitirá también aclarar la situación de las embarcaciones propiedad de ciudadanos de Estados miembros de la UE que fijan su residencia en España tras su jubilación.

SEGUNDA.- Propuesta de modificación, adición y supresión en el artículo 2. a, se propone ajustar la definición de embarcación de recreo a la definición establecida en el artículo 4.1 del RD 1027/1989 para embarcaciones de lista 7ª, ampliándola a las que serán inscritas en lista 7ª, e incluyendo sendas definiciones para embarcaciones auxiliares, clásicas o tradicionales y embarcaciones de regata. Así, se propone el siguiente texto alternativo:

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de lo previsto en este real decreto se entenderá por:

- a) «Embarcación de recreo» (en adelante «embarcación »): toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios fijados en el apartado b) de este artículo y utilizada para fines deportivos o de pesca no profesional. Se inscribirán en la lista 7ª aquellas embarcaciones de recreo destinadas al uso privativo de su armador, invitados o usuarios autorizados por aquél sin contraprestación económica. Aquellas embarcaciones de recreo destinadas a su explotación con ánimo de lucro o a actividades de formación para la náutica de recreo serán inscritas en la lista 6ª.

<< Embarcación auxiliar>>: toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuya eslora máxima no sea superior a 4 metros, medida según los criterios fijados en el apartado b) de este artículo, y cuya potencia instalada no sea superior a 8 Kw; siempre y cuando sea destinada al servicio auxiliar de una embarcación de recreo.

<< Embarcación tradicional o clásica >>: toda embarcación de recreo construida con anterioridad a 1.960.

<< Embarcación de regata >>: toda embarcación de recreo destinada a su utilización exclusiva en regatas, a vela o a motor, así como a entrenamientos para dichas competiciones, que cuente con numeral expedido por la Real Federación Española de Vela o la Real Federación Española de Motonáutica de acuerdo con la normativa de las mismas.

Justificación: Entendemos que con esta redacción se protege la consideración tradicional de la navegación de recreo como un deporte, que puede ser practicado o no en el ámbito de la competición, bien sea esta de ámbito profesional o amateur. Igualmente, se trata de definir qué embarcaciones deben de ser registradas en lista 6ª y definir correctamente la actividad realizada por las embarcaciones pertenecientes a academias o escuelas de navegación. Se pretende así evitar la posible confusión a que podría inducir el uso de la palabra entrenamiento, que suponemos se debe a una traducción defectuosa de la Directiva Comunitaria sobre esta materia, toda vez que el término “training” utilizado en la versión inglesa de la misma puede designar tanto las actividades de enseñanza como las actividades de entrenamiento para competición; que sería propia de las embarcaciones y tripulaciones de regata.

A mayor abundamiento, la definición de embarcaciones auxiliares permite solventar la problemática derivada de la actual exigencia de matriculación de estas embarcaciones utilizadas como anexos de embarcaciones de mayor eslora registradas en las listas 6ª o 7ª y que se utilizan exclusivamente para trayectos cortos desde los fondeaderos a playas o muelles de transeúntes de puertos y marinas deportivos.

Por otra parte, la introducción de los conceptos de embarcación tradicional o clásica y de embarcación de regata, permitirán una mayor facilidad a la hora de regular un tratamiento diferenciado que contemple las peculiaridades de estas embarcaciones tanto a efectos de registro y abanderamiento como de un eventual tratamiento fiscal específico.

TERCERA,- Propuesta de modificación del artículo 2 h), se propone suprimir la asignación de la zona de navegación por el Capitán Marítimo, siendo el texto alternativo propuesto el que sigue:

h) «Zona de navegación»: zona limitada a una determinada distancia de la costa en la cual se autoriza a navegar a una embarcación, en función de sus

características y de los equipos de seguridad instalados a bordo de la misma. Para dicha determinación se tendrán en cuenta las zonas definidas en el apartado 6 del artículo 3 del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

Justificación: Con esta propuesta se trata de definir la zona de navegación como un elemento objetivo, no susceptible de interpretación acorde a criterios subjetivos.

CUARTA.- Propuesta de adición de un subapartado viii al artículo 2 p), se trata de contemplar las embarcaciones neumáticas de pequeña eslora y motores de escasa potencia, a fin de eximir las de la obligación de registrar o abanderar; texto propuesto:

p) «Artefactos flotantes o de playa»: Artefactos proyectados con fines recreativos o deportivos, de los siguientes tipos:

- i) Piraguas, kayacs, canoas sin motor y otros artefactos sin propulsión mecánica.
- ii) Patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3.5 kw.
- iii) Motos náuticas.
- iv) Tablas a vela.
- v) Tablas deslizantes con motor.
- vi) Instalaciones flotantes fondeadas.
- vii) Otros ingenios similares a los descritos en los puntos anteriores que se utilicen para el ocio.
- viii) Embarcaciones de eslora no superior a 4 m, provistas o no de motor con potencia en ningún caso superior a 3'5 Kw.

Justificación: con esta propuesta se pretende excluir de la necesidad de registro o abanderamiento a pequeñas embarcaciones destinadas a trayectos cortos y a muy poca distancia de la costa.

QUINTA.- Propuesta de modificación del artículo 2 s), con el fin de proporcionar una definición adecuada acerca de quiénes son los pasajeros de una embarcación, proponiéndose el siguiente texto:

s) «Pasajeros»: las personas que vayan a bordo de una embarcación, excepto los niños menores de un año, el armador, el patrón, caso de ser persona distinta del armador, y los miembros de la tripulación, que comprende las personas empleadas

u ocupadas a bordo de la embarcación en cualquier cometido que esté relacionado con las actividades de la misma.

Justificación: se pretende con esta redacción definir con claridad el concepto de tripulación de una embarcación, por oposición al concepto de pasajero que si bien puede realizar tareas propias de un tripulante (como será en la mayoría de los casos), no es un empleado del armador y no se halla ligado a éste por una relación de carácter laboral.

SEXTA,- Propuesta de modificación del artículo 2 t), sustituyendo el término “usuario” por el de “patrón”, proponiéndose el siguiente texto:

t) «Patrón»: toda persona distinta del propietario/armador, autorizada por éste para el uso y disfrute de la embarcación sin ser miembro de la tripulación contratada de la misma.

Justificación: La utilización del término patrón por contraposición a usuario permite no sólo incluir el uso de la embarcación cuando media una contraprestación económica como es el caso de las embarcaciones de chárter, sino distinguir a éste de los invitados y la tripulación contratada en caso de existir ésta. Al especificar que no forma parte de la tripulación contratada se deja claro que este concepto no incluye al patrón profesional que pilota la embarcación a raíz de una relación laboral con el armador.

SÉPTIMA,- Propuesta de adición al art. 3.1. b), especificando que esta normativa es aplicable a embarcaciones de lista 6ª y 7ª, con la siguiente propuesta de texto alternativo:

b) A las anotaciones en las hojas de asiento de cualquier otro acto registrable que se den sobre las embarcaciones ya abanderadas y registradas en las ya mencionadas lista 6ª y 7ª.

Justificación: Entendemos que, de este modo, se refuerza el hecho de que la presente normativa es aplicable a todo tipo de embarcaciones de recreo.

OCTAVA,- Propuesta de modificación del artículo 3. 4, haciendo extensivo el régimen del artículo 8 a todas las embarcaciones de recreo con marcado CE, con la siguiente propuesta de texto alternativo:

4. Las embarcaciones de recreo, exceptuadas las embarcaciones de alta velocidad, cuando ostente la propia embarcación y su equipo propulsor el marcado CE, estarán sujetas al régimen previsto en el artículo 8, siempre que su zona de navegación se limite a las aguas territoriales de los Estados Miembros de la Unión Europea, tránsitos entre territorios de los mismos que no disten más de 100 millas de la costa más cercana o cualquier estado ribereño del Mar Mediterráneo.

Justificación: De este modo, se simplifica realmente el régimen de inscripción y abanderamiento de embarcaciones de recreo y se potencia la construcción adaptada a las exigencias del mercado CE, evitando de este modo la excesiva burocracia imperante en este tipo de tramitación, aliviando así la carga a la que están sometidas las Capitanías y permitiendo una optimización de los recursos de la Administración pública. De este modo, la tramitación prevista en el artículo 9 sería exclusiva para las embarcaciones con marcado CE que pretendan navegar fuera de las aguas territoriales de los Estados miembros de la U.E. o del Mediterráneo, pues no se varían las exigencias en cuanto a titulación o medidas de seguridad con referencia a las zonas de navegación.

OCTAVA BIS,- Propuesta de modificación del artículo 3. 4, esta alegación es subsidiaria para el caso de que no se acepte la modificación propuesta en la alegación octava, aumentando a 10 m la eslora a la que es aplicable el régimen del artículo 8, con la siguiente propuesta de texto alternativo:

4. Las embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 10 metros, exceptuadas las embarcaciones de alta velocidad, cuando ostente la propia embarcación y su equipo propulsor el marcado CE, estarán sujetas al régimen previsto en el artículo 8.

Justificación: Además de ser ésta la eslora que determina la aplicación de regímenes simplificados de inscripción y abanderamiento en otros Estados miembros de la UE, la eslora de 10 metros es la que suele determinar el paso de categoría constructiva B a C en los veleros y A a B en las embarcaciones a motor. Es decir, se trata de una eslora que supone normalmente un cambio cualitativo tanto a nivel de diseño como de construcción dirigido a construir embarcaciones aptas para la navegación de altura propiamente dicha.

NOVENA,- Propuesta de modificación del artículo 4.1, añadiendo la posibilidad de que en los casos de renting, leasing y fórmulas financieras similares, el proceso de

abanderamiento sea iniciado por el receptor de la financiación, proponiéndose el siguiente texto alternativo:

1. El procedimiento de abanderamiento y registro se iniciará con la solicitud del propietario de la embarcación, ante el Distrito Marítimo correspondiente al puerto de matrícula elegido por el mismo, cumplimentada de acuerdo con el modelo que figura en el anexo I.

En aquellos casos en que la adquisición de una embarcación sea financiada por medio de fórmulas de arrendamiento, conocidas como renting, leasing o fórmulas financieras similares, el procedimiento de abanderamiento y registro de la embarcación podrá ser iniciado indistintamente por parte del receptor de la financiación o de la entidad financiera.

Los modelos de solicitudes estarán disponibles en cualquier Distrito Marítimo y en la página WEB del Ministerio de Fomento.

Justificación: Se trata de agilizar los trámites de inscripción y abanderamiento de embarcaciones cuya adquisición haya sido total o parcialmente financiada por entidades crediticias tanto españolas como extranjeras.

DÉCIMA.- Propuesta de modificación, mediante diversas supresiones y adiciones al art. 4. 3, proponiendo el siguiente texto alternativo:

3. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, mediante resolución expresa del Jefe de Distrito y previa instancia de una empresa comercializadora, astillero español o un particular, se podrán preinscribir las embarcaciones de recreo, que estén obligadas a su registro y abanderamiento, aportando la siguiente documentación:

- a) Solicitud en formato normalizado del Anexo II.
- b) Declaración responsable sobre la titularidad.
- c) Declaración responsable de que la embarcación/motores proceden de la Unión Europea, en caso contrario, declaración de la Aduana española o comunitaria que la introdujo a libre práctica.
- d) Justificante del pago de la tasa de inscripción.

- e) Certificado de navegabilidad, obtenido se acuerdo con lo establecido en el artículo 9.2 de este Real Decreto.
- f) Certificado original de baja en el registro del país de procedencia para las embarcaciones importadas y registradas previamente en otro país o declaración responsable de que tal registro no es necesario en dicho país.

Justificación: Se propone que se permita también a los particulares proceder a la preinscripción de una embarcación a fin de facilitar la importación de embarcaciones de recreo que no cuenten con distribuidores autorizados en España, agilizándose así el procedimiento de abanderamiento de las mismas en nuestro país y su utilización por su propietario desde el mismo momento de la importación, evitando así los frecuentes casos en que una embarcación recién importada permanece sin poder navegar durante meses a la espera de la tramitación definitiva de toda la documentación.

Se propone también la modificación del art 3. d) en el sentido de no exigir el pago de la tasa de señalización marítima, pues entendemos que la misma debe de ser abolida, al no existir en otros países de nuestro entorno y tratarse de un servicio público necesario para la seguridad de la navegación y por el que no debiera de devengarse tasa ni precio alguno, como ocurre con la señalización viaria en calles y carreteras.

Por último, al incluir el calificativo “original” en el art. 4 f), estamos eliminando la necesidad de aportar traducciones juradas del documento, con el consiguiente ahorro de trámites y costes para el importador.

UNDÉCIMA,- Propuesta de modificación del párrafo tercero del artículo 4, mediante la supresión de la prohibición de las embarcaciones en régimen de preinscripción de navegar fuera de las aguas territoriales españolas, proponiéndose la siguiente redacción:

Si la embarcación preinscrita fuera transmitida por contrato de compraventa u otro medio válido en derecho, la resolución expresa, a la que se hace referencia en el párrafo anterior, que tendrá el formato del anexo III, servirá de permiso provisional de navegación por el plazo de 6 meses a contar desde la transmisión de la embarcación. Al objeto de acreditar la vigencia del permiso provisional, éste deberá estar acompañado del documento acreditativo de la transmisión de la embarcación. En este periodo de tiempo, hasta que no se lleve a cabo la inscripción definitiva, en la que la transmisión de la embarcación tendrá efectos

ante la Administración Marítima, el adquirente tendrá la consideración de propietario a los efectos de cumplir con las obligaciones establecidas para el titular de la embarcación en este Real Decreto y en el resto de la normativa vigente.

Durante la vigencia de este permiso provisional ~~la embarcación solo podrá navegar en el Mar Territorial español y en cualquier caso no podrá sobrepasar las zonas de navegación a las que esté limitada de acuerdo con su categoría de diseño.~~

Justificación: El texto tachado impediría el transporte marítimo de las embarcaciones adquiridas en otro país y que reúnen las condiciones adecuadas a su categoría de diseño, limitando la posibilidad de la citada preinscripción hasta que la embarcación de recreo se encontrase en nuestro país, con el consiguiente efecto de dilatación de los trámites de inscripción.

DUODÉCIMA,- Propuesta de modificación del artículo 5, mediante la adición de la previsión de un sistema de publicidad del registro, proponiéndose el siguiente texto:

Artículo 5. De la Hoja de Asiento.

La hoja de asiento será abierta, para cada embarcación, con cualquiera de las solicitudes a las que se hace referencia en el artículo 4 de este Real Decreto. En ella se anotarán los actos registrables relacionados con la embarcación y demás vicisitudes que le afecten a lo largo de su vida útil, y se cerrará con la anotación de baja correspondiente.

El registro de embarcaciones de recreo será público y podrá ser consultado por cualquier persona interesada mediante solicitud motivada, presentada bien por escrito bien por vía telemática.

Justificación: Se trata de permitir a cualquier interesado en la comprobación de las circunstancias y vicisitudes que hayan afectado a la vida de una embarcación el acceso a dicha información en aras del principio de seguridad en el tráfico jurídico.

DÉCIMO TERCERA,- Propuesta de modificación del art. 6), mediante la adición de un cuarto párrafo, con la siguiente propuesta de redacción:

Artículo 6. Del certificado de registro español-permiso de navegación.

A toda embarcación registrada y abanderada, dotada de tripulación no profesional, le será expedido el certificado de registro español-permiso de navegación.

En este documento figurarán las características principales de la embarcación y los datos de su propietario y tendrá el formato que se indica en el anexo IV.

Las embarcaciones con tripulación profesional, deberán llevar el modelo oficial de rol de acuerdo con lo previsto en la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre despacho de buques.

En el caso de las embarcaciones que hagan uso ocasional, no habitual, de tripulación contratada, podrán disponer de ambos modelos de documento. En caso de que la tripulación contratada lo haya sido únicamente a efectos de transporte de la embarcación sin la presencia de invitados a bordo, no se requerirá el modelo oficial de rol.

Justificación: Se trata de permitir la existencia de la documentación adecuada y adaptada a las circunstancias de la tripulación existente a bordo en el caso de embarcaciones que, ocasionalmente, naveguen con tripulación contratada.

DÉCIMO CUARTA,- Propuesta de modificación del art. 7.1. a), mediante la adición de la figura de un registro de nombres ya inscritos, con la siguiente redacción:

a) Al solicitar el abanderamiento, en el modelo que figura en el anexo I el interesado propondrá el nombre. A los efectos de facilitar dicho trámite y agilizar la inscripción, se creará un registro público de acceso gratuito que contendrá el listado de nombres ya inscritos en cada Distrito Marítimo.

Justificación: De este modo se evitarán las dilaciones producidas cuando los nombres propuestos para una embarcación figuran ya registrados en un Distrito Marítimo, lo que ocasiona la denegación de la inscripción y la apertura de un plazo para la proposición de nuevo nombre para la embarcación, con todos los perjuicios que ello conlleva.

DÉCIMO QUINTA,- Propuesta de modificación del art. 7. b. i), permitiendo que los números contenidos en el nombre de una embarcación se especifiquen en números árabes o romanos, con el siguiente texto alternativo:

i. Podrán autorizarse anagramas, si no se prestan a confusión, así como números a continuación de un nombre, que podrán de figurar escritos en letras, así como en números romanos o cifras.

Justificación: Se trata de facilitar la lectura del nombre de una embarcación a distancia, así como la excesiva longitud del mismo, por ejemplo, es de más fácil lectura un nombre como “EXCALIBUR 11” o “EXCALIBUR XI” que “EXCALUBUR ONCE” o “EXCALIBUR UNDECIMO”, además de que permite adaptarlo con mayor facilidad al espacio disponible en las amuras y espejo de popa de una embarcación.

DÉCIMO SEXTA,- Propuesta de modificación del art. 7. 4., a fin de ampliar los colores en que se pueda plasmar el número de registro o matrícula de una embarcación sobre su casco, con el siguiente texto alternativo:

4. Las embarcaciones llevarán el indicativo de matrícula pintado o fijado de forma permanente en ambas amuras y se colocará a la máxima altura posible de la línea de flotación. Su tamaño será el suficiente en relación con las dimensiones de la embarcación para que pueda ser fácilmente identificado en la mar y su color será claro sobre cascos oscuros y viceversa sobre cascos claros.

Justificación: Se trata de permitir armonizar el color de estos indicativos con el que se haya utilizado para estampar el nombre de la embarcación sobre su casco.

DÉCIMO SÉPTIMA,- Propuesta de modificación del encabezamiento del art. 8 y art. 8.1., a fin de permitir que el régimen especial para embarcaciones con marcado CE sea aplicable a todas aquellas que se destinen únicamente a navegación en aguas de los Estados miembros de la U.E., con la siguiente redacción alternativa:

Artículo 8. Régimen especial de las embarcaciones de recreo con marcado CE de destinadas a la navegación en aguas territoriales de los Estados Miembros de la Unión Europea, tránsitos entre territorios de los mismos que no disten más de 100 millas de la costa más cercana o cualquier estado ribereño del Mar Mediterráneo.

1.- Todas las embarcaciones de recreo están exentas de la obligación de registro y abanderamiento así como de Despacho, siempre que la propia embarcación y su equipo propulsor ostenten el marcado CE. No obstante podrán ser registradas y abanderadas a petición expresa del titular, en cuyo caso será de aplicación el régimen general establecido en el artículo 9 de este real decreto.

En todo caso, deberán obtener antes de su entrada en servicio un certificado de inscripción, de acuerdo con lo previsto en el apartado 6 de este artículo y cumplimentar lo previsto en el apartado 4.

Justificación: De este modo, tal y como se ha propuesto en la **alegación octava**, se aligera la carga sobre los recursos de la Administración con respecto a la inmensa mayoría de las embarcaciones de recreo, cuya actividad suele limitarse a la navegación por aguas de los Estados miembros de la UE y entre territorios pertenecientes a los mismos o al Mar Mediterráneo.

DÉCIMO SÉPTIMA,- Propuesta de modificación del art 8. 2, a fin de permitir la navegación en aguas de Estados miembros de la U.E., proponiéndose la siguiente redacción alternativa:

2.- Las embarcaciones de recreo únicamente podrán navegar en el Mar Territorial de cualquier Estado miembro de la Unión Europea y en cualquier caso no podrán sobrepasar las zonas de navegación a las que estén limitadas de acuerdo con su categoría de diseño, salvo que se proceda a su abanderamiento conforme al artículo 9.

Justificación: Se trata de posibilitar el que estas embarcaciones puedan navegar en aguas de otros estados limítrofes como Francia o Portugal, que en muchos casos se hallan a escasa distancia del puerto base de la embarcación, así como el caso de que puedan realizar largas navegaciones costeras por etapas o incluso ser transportadas por tierra a otros Estados miembros de la Unión Europea.

DÉCIMO OCTAVA,- Propuesta de adición de un ordinal 10 al artículo 8, permitiendo a las embarcaciones ya abanderadas solicitar su baja en el registro actual y su inscripción en el nuevo registro, con la siguiente redacción:

10. Los titulares de embarcaciones de recreo ya matriculadas, podrán solicitar su baja de bandera y su inscripción y abanderamiento por medio del nuevo registro de acuerdo con lo estipulado en el presente artículo.

Justificación: Se trata de permitir el acceso de embarcaciones ya matriculadas al nuevo registro en caso de desearlo así sus titulares.

DÉCIMO NOVENA,-Propuesta integral de modificación del art. 9, proponiéndose la siguiente redacción alternativa:

Artículo 9. Documentación requerida para el abanderamiento de embarcaciones con marcado CE destinadas a la navegación más allá de las aguas territoriales de los Estados Miembros de la Unión Europea, tránsitos entre territorios de los mismos que no disten más de 100 millas de la costa más cercana o cualquier estado ribereño del Mar Mediterráneo.

1. La solicitud de abanderamiento de las embarcaciones de recreo con marcado CE se acompañará de la siguiente documentación:

a) Declaración de conformidad de la embarcación y del motor emitida por el constructor o su representante autorizado establecido en la Unión Europea.

b) Aportación del título de adquisición de la propiedad o del derecho de disfrute.

c) Documento acreditativo de la representación para actuar en nombre del propietario de la embarcación, todo ello de conformidad con lo previsto en el artículo 32.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

d) Despacho de aduanas, en su caso, para las embarcaciones procedentes de países terceros.

e) Certificado original de baja en el registro del país de procedencia para las embarcaciones importadas y registradas previamente en otro país o declaración responsable de que tal registro no es necesario en dicho país.

f) Documentación acreditativa del pago del Impuesto especial sobre determinados medios de transporte.

g) Justificante de ingreso de la tasa de inscripción en el Registro de buques, regulada en la disposición adicional decimosexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante.

~~h) Justificante del pago de la tasa por servicio de señalización marítima, regulada en el artículo 30 de la Ley 48/2003, de 26 de diciembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.~~

2. Los documentos señalados en el apartado 1.a) pueden ser sustituidos por el certificado de navegabilidad de la embarcación cuando se haya obtenido previamente. Para la obtención previa del certificado de navegabilidad de las embarcaciones de recreo con marcado CE, las comercializadoras o astillero

español deberán solicitarlo ante la Administración Marítima acompañando la Declaración de conformidad de la embarcación y del motor emitida por el constructor o su representante autorizado establecido en la Unión Europea. La entrega del Certificado de navegabilidad se hará previa presentación del Justificante de ingreso de la tasa de emisión de tal certificado.

Justificación: es la misma ofrecida ya en las alegaciones octava y concordantes, igualmente se propone la supresión de la tasa por servicio de señalización marítima de acuerdo a la argumentación anteriormente aportada.

VIGÉSIMA.- Propuesta de modificación del párrafo tercero del art 10.2 d), a fin de agilizar la tramitación del abanderamiento de determinadas embarcaciones sin marcado CE, proponiéndose la siguiente redacción alternativa:

Las embarcaciones previamente registradas en otro Estado miembro de la Unión Europea que tengan menos de 25 años de antigüedad y una eslora inferior a 24 metros, podrán registrarse sin necesidad de presentar el correspondiente proyecto, siempre que la marca y el modelo figure en la base de datos de las embarcaciones homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante o exista una embarcación de la misma marca y modelo registrada y abanderada en España y se someta la embarcación, por parte de la Administración marítima, a un reconocimiento inicial.

Justificación: Se trata de agilizar y reducir los costes de inscripción y abanderamiento de las embarcaciones siempre que se den las condiciones propuestas.

VIGÉSIMO PRIMERA.- Propuesta de modificación del artículo 10.3, con la siguiente redacción alternativa:

3. En los supuestos considerados en el apartado anterior, el interesado podrá solicitar el registro presentando ante el Distrito Marítimo la documentación que se indica a continuación:

- a) Certificado de inspección de buques o certificado de homologación o certificado de construcción por unidades o el proyecto **o requisitos** que se indican en el apartado 2.d) o la obtención del marcado CE mediante un procedimiento que se indica en el apartado 2.e) de este artículo, según proceda.
- b) Aportación del título de adquisición de la propiedad o del derecho de disfrute.

- c) Certificado original de baja en el registro del país de origen para las importadas previamente registradas en otro país o declaración responsable de que tal requisito no es necesario en ese país.
- d) Autorización, en su caso, de conformidad con lo previsto en el artículo 32.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, que acredite a otra persona física o jurídica para actuar en nombre del propietario.
- e) Documentación acreditativa del pago o, en su caso, no sujeción o exención del Impuesto especial sobre determinados medios de transportes.
- f) Justificante de ingreso de la tasa de inscripción en el Registro de matrícula de buques, regulada en la disposición adicional decimosexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Justificación: se trata, una vez más, de agilizar los procedimientos, y se incide en la supresión de la tasa de señalización marítima por los motivos ya indicados.

VIGÉSIMO SEGUNDA.- Propuesta de modificación del artículo 14.1, instaurando la figura del silencio positivo:

1. El procedimiento de abanderamiento finalizará mediante resolución del Jefe de Distrito Marítimo, dictada en el plazo de un mes desde la presentación de la solicitud. La resolución, que será notificada al interesado, contendrá la autorización de su abanderamiento o su denegación motivada, conforme a la legislación vigente. Transcurrido el plazo señalado sin resolución expresa se entenderá **estimada** la solicitud de abanderamiento.

Justificación: Entendemos que siendo el silencio administrativo de índole mayoritariamente estimatoria en nuestro ordenamiento jurídico, la no resolución expresa en el plazo señalado debe entenderse como estimación de la solicitud de abanderamiento, agilizando así la tramitación de la inscripción y abanderamiento de embarcaciones de recreo y, una vez más, permitiendo la optimización de recursos tanto de la Administración como de los administrados.

VIGÉSIMO TERCERA.- Solicitud de redacción de un régimen sancionador acorde con la realidad que se está regulando por medio del art 17.3.

Efectivamente, una vez más se ignora la esencial diferencia entre las embarcaciones de recreo y las mercantes, sometiendo a las embarcaciones a un régimen sancionador pensado para la protección del transporte de pasajeros y mercancías por mar, así como

para el ejercicio profesional de la pesca, en que la gravedad objetiva de las infracciones excede con mucho de las que puedan ser cometidas en el manejo de una embarcación de recreo. Por ello solicitamos la inclusión de un régimen sancionador específico atendiendo a las particularidades de la navegación de recreo, por contraposición a la navegación de pesca o transporte de pasajeros y mercancías en buques mercantes, de modo análogo a lo que ocurre en el tráfico por carretera, en que el régimen sancionador para los particulares es más leve cuantitativa y cualitativamente que el aplicado a los profesionales del transporte de personas y mercancías.

VIGÉSIMO CUARTA,- Propuesta de modificación del art. 18.1, eliminando la necesidad de renovación del certificado de registro español – permiso de navegación, excepto en determinadas circunstancias, proponiéndose la siguiente redacción alternativa:

Artículo 18. Renovación o nueva expedición del certificado de registro español-permiso de navegación.

1. La renovación del certificado de registro español-permiso de navegación deberá realizarse únicamente con motivo de su pérdida o deterioro o por transmisión de la embarcación, para lo cual la persona que figure como propietario en el registro de buques, deberá solicitar su renovación en el plazo de tres meses con anterioridad a la finalización de la validez del certificado.

La no renovación del certificado de registro-permiso de navegación en los casos indicados implicará su caducidad.

La nueva expedición se efectuará cuando se produzcan cambios en los datos del certificado.

Justificación: Una vez más, se trata de eliminar cargas burocráticas y agilizar tramitaciones, reduciendo la carga de trabajo de las Administraciones con el fin de optimizar los recursos disponibles, así como de evitar complicaciones innecesarias a los Administrados.

VIGÉSIMO QUINTA,- Propuesta de modificación del párrafo primero del art. 18.3, con el fin de que la transferencia de titularidad pueda ser notificada por cualquiera de las partes, proponiéndose la siguiente redacción:

3. Las transferencias de titularidad y la inscripción de los demás actos registrables podrán realizarse ante el Distrito Marítimo del puerto de matrícula o ante cualquier otro Distrito Marítimo. La transferencia de titularidad deberá ser comunicada por el **vendedor o el comprador**, en el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha de la transferencia, presentando aquellos documentos que justifiquen la transferencia de titularidad. Asimismo será comunicada a dicho órgano administrativo la variación de los datos que den lugar a la emisión del nuevo certificado de registro español-permiso de navegación mediante la presentación de cualquier documento válido en derecho que acredite el acto a registrar.

Justificación: ello evita la indefensión en que podría encontrarse eventualmente el comprador si, tras pagar el precio, el vendedor no cumple con su obligación de comunicar la transferencia de titularidad en el plazo indicado.

VIGÉSIMO SEXTA.- Solicitud de nueva redacción del artículo 20 estableciendo un régimen sancionador propio de la náutica de recreo atendiendo a sus realidades objetivas y diferenciándolo del régimen sancionador diseñado para la marina mercante.

Nos remitimos aquí a la argumentación incluida en la **alegación vigésimo tercera** en la que se solicita una nueva redacción del art. 17.3.

VIGÉSIMO SÉPTIMA.- Se propone la modificación de la Disposición Adicional Primera, de acuerdo al siguiente texto alternativo:

Disposición adicional primera. *Modificación del Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.*

Se modifica el artículo 1º del Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas, que queda redactado de la siguiente forma:

*“Artículo 1º. Se considerarán Embarcaciones Especiales de Alta Velocidad, en adelante EAV, a los efectos de lo previsto en el presente Real Decreto, todas aquellas embarcaciones que por su diseño y equipamiento sean capaces de desarrollar una velocidad máxima de **30 nudos** de forma continuada.”*

Justificación: Dado el tráfico que llega a producirse en algunas zonas de nuestro litoral en los meses de verano, la velocidad de 40 nudos parece excesivamente elevada, dato que puede constatarse mediante la observación de zonas como el canal de paso de Ibiza a Formentera o bahías tan concurridas como la de Palma de Mallorca, zonas de tráfico intenso como el Estrecho de Gibraltar, etc...

VIGÉSIMO OCTAVA,- Modificación de la Disposición Transitoria Primera, de acuerdo con el siguiente tenor literal:

Disposición transitoria primera. *Embarcaciones ya abanderadas.*

1. A partir de la entrada en vigor de este real decreto, las embarcaciones que pretendan abanderarse y registrarse en la Lista sexta o séptima del Registro de matrícula de buques, así como cualquier acto registrable que afecte a las ya registradas, deberán hacerlo de acuerdo con el procedimiento que se establece en este real decreto.

2. Las embarcaciones ya abanderadas y registradas, seguirán usando las Licencias de Navegación de que van provistas hasta que realicen alguna de las operaciones o actos que motivan algún tipo de inscripción registral o anotación en hoja de asiento, en cuyo momento se sustituirán por el certificado de registro español-permiso de navegación que se crea por este real decreto.

3. El certificado de navegabilidad vigente se canjeará, únicamente, por otro nuevo en los siguientes casos:

- a) Cuando sea imposible su uso por manifiesto deterioro.
- b) Cuando el documento sea ilegible.
- c) cuando la embarcación sufra obras de reformas que la modifique de forma sustancial.

d) Por extravío, hurto, robo o pérdida.

4. Las Embarcaciones Especiales de Alta Velocidad (EAV) que a la entrada en vigor de este Real Decreto estuvieran abanderadas y registradas de acuerdo al Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas, podrán ser desclasificadas como tales si a solicitud de su propietario se acredita ante la Administración Marítima que la embarcación por su diseño y equipamiento es incapaz de desarrollar una velocidad máxima de **30** nudos de forma continuada.

Justificación: Se añade una posibilidad para la obtención del canje del certificado de navegabilidad vigente que seguramente ha sido omitido en este proyecto por error, cual es el extravío, hurto, robo o pérdida del documento, y se rebaja la velocidad máxima que debe de poder desarrollar de forma continuada una embarcación para ser considerada de alta velocidad. Entendemos que las EAV deben ser objeto de una regulación estricta no sólo por motivos de seguridad, sino también por el uso que de las mismas se hace con fines ilegales de contrabando de mercancías y personas en algunos puntos de nuestro litoral.

VIGÉSIMO NOVENA.- Proposición de modificación de la disposición final segunda, dos, referente a la adición de un nuevo párrafo z) al artículo 5.3 del RD 1185/2006 de 16 de octubre, conteniendo la definición de embarcación de recreo, de acuerdo con el siguiente tenor literal:

Z) «Embarcación de recreo» (en adelante «embarcación »): toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios fijados en el apartado b) de este artículo y utilizada para fines deportivos o de pesca no profesional. Se inscribirán en la lista 7ª aquellas embarcaciones de recreo destinadas al uso privativo de su armador, invitados o usuarios autorizados por aquél sin contraprestación económica. Aquellas embarcaciones de recreo destinadas a su explotación con ánimo de lucro o a actividades de formación para la náutica de recreo serán inscritas en la lista 6ª.

<< Embarcación auxiliar>>: toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuya eslora máxima no sea superior a 4 metros, medida según los criterios fijados en el apartado b) de este artículo, y cuya potencia instalada no sea superior a 8 Kw; siempre y cuando sea destinada al servicio auxiliar de una embarcación de recreo.

<< Embarcación tradicional o clásica >>: toda embarcación de recreo construida con anterioridad a 1.960.

<< Embarcación de regata >>: toda embarcación de recreo destinada a su utilización exclusiva en regatas, a vela o a motor, así como a entrenamientos para dichas competiciones, que cuente con numeral expedido por la Real Federación Española de Vela o la Real Federación Española de Motonáutica de acuerdo con la normativa de las mismas.

Justificación: damos aquí por reproducida la argumentación ofrecida en la **alegación segunda** del presente escrito.

TRIGÉSIMA,- **Proposición de modificación de la disposición final segunda, cinco, referente a la modificación del artículo 7.1 del RD 1185/2006 de 16 de octubre, de acuerdo con el siguiente tenor literal:**

Cinco. El párrafo primero del apartado 1 del artículo 7 queda redactado de la siguiente manera:

“1. Los buques españoles que dispongan de algún equipo transmisor de radiocomunicaciones de uso marítimo, de instalación obligatoria, deberán disponer obligatoriamente de la licencia de estación de barco (LEB) expedida por la Dirección General de la Marina Mercante. Esta licencia de estación de barco deberá estar situada en un lugar fácilmente visible de la estación radioeléctrica del buque para el que fue expedida y ampara y autoriza, exclusivamente, los equipos, frecuencias o canales reseñados en ella. Se excluye de esta obligación a las embarcaciones de recreo que naveguen en las zonas 4 a 7 que de manera voluntaria, instalen un equipo fijo provisto de llamada selectiva digital o radiobaliza, para lo que deben solicitar previamente la asignación del MMSI.

Justificación: Entendemos que el hecho de instalar de forma voluntaria equipos que incrementen la seguridad a bordo no debe de ser penalizado con la imposición de nuevos costes y cargas de tipo burocrático.

TRIGÉSIMO PRIMERA,- **Proposición de modificación de la disposición final segunda, siete, referente a la adición de un párrafo al artículo 12.2 del RD 1185/2006 de 16 de octubre, de acuerdo con el siguiente tenor literal:**

Siete. Se añadirá el siguiente párrafo al final del apartado 2 del artículo 12, con la siguiente redacción:

“En las embarcaciones de recreo únicamente será exigible la notificación de la instalación del equipo radioeléctrico a bordo. Dicha notificación de instalación, según el modelo recogido en el anexo IX, se dirigirá por el operador del buque o su representante autorizado a la Capitanía marítima en cuyo ámbito se encuentre el puerto donde va a efectuarse la instalación. Para instalaciones a realizar en puertos extranjeros, las notificaciones de instalación deberán dirigirse a la Dirección General de la Marina Mercante. La instalación de los equipos podrá ser

realizada por el propio armador o persona autorizada por éste, siendo suficiente la presentación de la factura de compra de los mismos, reflejando que disponen de marcado CE; estando condicionada, en su caso, la inscripción de dichos equipos a la verificación de su correcto funcionamiento.”

Justificación: En muchos casos se ha venido exigiendo certificado de instalación para equipos portátiles como “walky talkies” o aparatos GPS portátiles; además, es habitual que los propietarios de embarcaciones tengan conocimientos que les permitan la correcta instalación de equipos fijos de notable complejidad. Por ello, entendemos que debería de ser suficiente la factura de instalación en el caso de que la misma sea encomendada a un profesional; o la verificación del buen funcionamiento e instalación de los mismos al tramitar la ITB en el caso de que hayan sido instalados por el armador. La aprobación de esta propuesta requerirá la modificación del formulario Anexo IX.

TRIGÉSIMO SEGUNDA,- Proposición de modificación de la disposición final segunda, ocho, referente a la modificación del artículo 22.1. e) del RD 1185/2006 de 16 de octubre, de acuerdo con el siguiente tenor literal:

Ocho. Se modifica el primer inciso del primer párrafo del apartado 1.e) del artículo 22 que queda redactado de la siguiente manera:

“Las radiobalizas se someterán a una prueba anual de funcionamiento por inspectores de la Capitanía marítima. En el caso de embarcaciones de recreo la prueba será realizada periódicamente de acuerdo con las especificaciones del fabricante, siempre que cuente con marcado CE, y se llevará a cabo por parte de las organizaciones autorizadas de inspección o por empresas de instalación y mantenimiento autorizadas para ello por la Administración marítima.”

Justificación: Estimamos que tan irrazonable es acortar los plazos más allá de lo especificado por los fabricantes como alargarlos en exceso a lo previsto por éste.

TRIGÉSIMO TERCERA,- Proposición de modificación de la disposición final segunda, ocho, referente a la modificación del artículo 60 del RD 1185/2006 de 16 de octubre, de acuerdo con el siguiente tenor literal:

Dieciséis. El artículo 60 queda redactado de la siguiente manera:

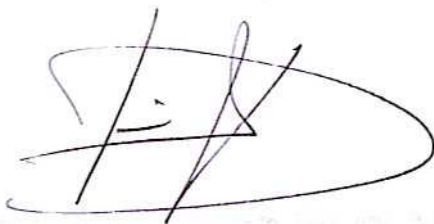
*“Los buques y embarcaciones de recreo autorizados a realizar navegaciones por la zona 5 deben ir provistos, de una instalación radiotelefónica de VHF, fija o portátil, que podrá ser NO SOLAS, sujetas al Real Decreto 1890/2000, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece el procedimiento para la evaluación de la conformidad de los aparatos de telecomunicaciones. Si la instalación es de tipo portátil, deberá cumplir con las prescripciones de estanqueidad **IPX7** aprobadas por la Administración.”*

Justificación: Se trata de introducir un criterio objetivo ya existente para permitir una fácil aplicación de esta norma dirigida a facilitar el equipamiento de las embarcaciones autorizadas a navegar en Zona 5.

En su virtud,

SUPLICO A LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE se sirva admitir este escrito con su copia, haberlo por presentado, tener por hechas las manifestaciones contenidas en el cuerpo del mismo, que doy aquí por reproducidas y, con base en las misma, tener por evacuado el trámite conferido y, previos los trámites legales oportunos, dicte resolución estimatoria de las alegaciones presentadas por medio de este escrito y, en consecuencia, proceda a la adopción de las propuestas de modificación del Proyecto de Real Decreto por el que se regula el abanderamiento y registro de las embarcaciones de recreo en la lista sexta y séptima que por medio del presente escrito de alegaciones se han formulado.

Madrid, a 23 de abril de 2010.



Firmado, Jaime Darder Vidal