



**Universidad
Europea** VALENCIA

**Máster Universitario en Gestión del
Negocio Marítimo y el Derecho Marítimo**

Trabajo Fin de Máster

“Arrendamiento náutico”

**Visión general sobre la náutica de recreo.
Aproximación a su normativa reguladora.**

Presentado por:

D. Carlos Crespo Romero

Dirigido por:

Prof. D. Carlos Sanlorenzo Ferri

(Noviembre, 2022)

Extracto

¿Quién desde la costa, no se ha parado alguna vez a observar la silueta de un velero navegando?. La náutica deportiva o de recreo no es algo novedoso en España; contamos con medallistas olímpicos y navegantes deportivos de altísimo nivel que han tenido participaciones destacadas en regatas transoceánicas o en exigentes versiones de regatas como son la *Sail GP* o la *America's Cup*. Su historia y características geográficas hacen de España una nación marinera y sin embargo, el volumen de nuestra flota y el peso de la economía que gira en torno al sector de la navegación marítima parecen desmentir esa afirmación. En este trabajo se pretende dar una visión de la situación de la náutica de recreo, en especial del alquiler náutico, desde el punto de vista de su tamaño y peso económico, y de la normativa que la regula.

Abstract

Who has not ever stopped to observe, from the coast, the silhouette of a sailboat?. Sports or recreational boating is not something new in Spain; we have Olympic medallists and top-level skippers who have had outstanding participations in transoceanic regattas or in the demanding versions of regattas such as the Sail GP or the America's Cup. Its history and geographical characteristics make Spain a seafaring nation, and without however, the volume of our fleet and the weight of the economy that revolves around the maritime navigation sector seem to belie that statement. This paper aims to give a vision of the situation of recreational boating, especially nautical charter, from the standpoint of its size and economic weight, and the rules that regulate it.

* * / * *

Índice

Abreviaturas

Listado de cuadros y gráficos

Introducción	1
Visión general sobre la náutica de recreo en España	3
Datos sobre la flota de recreo española	6
Aspectos generales sobre las titulaciones náuticas de recreo	9
Datos económicos en relación al chárter y la náutica de recreo	14
Datos sobre asistencia en la mar a embarcaciones de recreo	18
Normativa reguladora del arrendamiento náutico	23
El arrendamiento náutico en la ley de Navegación Marítima	24
Normativa de desarrollo sobre el arrendamiento náutico	32
Otra normativa marítima con incidencia en el chárter náutico	37
Abanderamiento, matriculación e inscripción	40
RD 1027/1989, abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.	41
RD 1435/2010 Abanderamiento y matriculación de embarcaciones de listas 6ª y 7ª.	42
Instrucción de Servicio DGMM IS1/2022 Re-Abanderamiento de embarcaciones de recreo.	43
Titulaciones Náuticas	44
RD 875/2014 de titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo.	44
RD 269/2022 sobre títulos profesionales y competencias de la marina mercante.	48
Equipos de Seguridad	50
RD 339/2021 sobre equipos de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo.	50
Motos náuticas	53
Previsión de modificaciones normativas	54
Conclusiones	58
Bibliografía de interés	
Referencias normativas	
Anexos	
Anexo I.- Declaración responsable de particulares y empresas.	
Anexo II.- Solicitud de autorización de salida-despacho.	
Anexo III.- Resolución de despacho por tiempo.	
Anexo IV.- Documento acreditativo inclusión BDMY.	
Anexo V.- Elementos de salvamento, señales y material obligatorio.	

Abreviaturas

AEGY	Asociación Española de Grandes Yates
ANEN	Asociación Nacional de Empresas Náuticas
BDMY	Base de Datos de Mega Yates
BOE	Boletín Oficial del Estado
C,s	Ciudadanos (partido político)
CC	Código Civil
CCAA	Comunidades Autónomas
CNAE	Clasificación Nacional de Actividades Económicas
CY	Capitán de Yate
DGMM	Dirección Gral. de la Marina Mercante
EEE	Espacio Económico Europeo
ERC	<i>Esquerra Republicana de Catalunya</i> (partido político)
FEAPDT	Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos
GT	<i>Gross Tonnage</i> (tonelaje bruto. Medida náutica de volumen)
ICAE	Instituto de Análisis Económico. Universidad Complutense.
IEDMT	Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte
INE	Instituto Nacional de Estadística
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
JxCat	<i>Junts per Catalunya</i> (partido político)
LNM	Ley de Navegación Marítima
MYBA	<i>Worldwide Yachting Association</i> . (Asociación Mundial del Yate)
PER	Patrón de Embarcaciones de Recreo
PIB	Producto Interior Bruto
PNB	Patrón de Navegación Básica
PP	Partido Popular (partido político)
PPER	Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo
PSOE	Partido Socialista Obrero Español (partido político)
PNV	Partido Nacionalista Vasco (partido político)
PY	Patrón de Yate
RC	Responsabilidad Civil
RD	Real Decreto
RDL	Real Decreto Legislativo
SASEMAR	Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
STCW	<i>Standards of Training, Certification, and Watchkeeping</i> .
TFM	Trabajo Fin de Master
TRLPMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos Españoles y Marina Mercante
UE	Unión Europea
UP	Unidas Podemos (coalición de partidos políticos)

Listado de cuadros y gráficos

Cuadro núm. 1	Relación comparada de países europeos con datos de población, económicos, geográficos y flota de recreo.	Pág. 04
Cuadro núm. 2	Número y porcentajes de titulaciones náuticas de recreo por CCAA.	Pág. 11
Cuadro núm. 3	Porcentaje de titulaciones de recreo según CCAA en relación a su población y número de atraques por cada 1000 hab.	Pág. 13
Cuadro núm. 4	Empleos del sector náutico en relación a la población activa por CCAA.	Pág. 16
Cuadro núm. 5	Listado de los 10 principales astilleros de embarcaciones recreativas por volumen de negocio, en España	Pág. 18
Cuadro núm. 6	Listado de las principales empresas de chárter náutico por volumen de negocio, en España	Pág. 18
Cuadro núm. 7	Cuadro resumen de los preceptos de la LNM sobre arrendamiento náutico.	Pág. 26
Cuadro núm. 8	Cuadro resumen de los preceptos de la LNM referidos al arrendador náutico, según modalidad de contrato.	Pág. 27
Cuadro núm. 9	Cuadro resumen de los preceptos de la LNM referidos al arrendatario náutico, según modalidad de contrato.	Pág. 28
Cuadro núm. 10	Resumen del contenido de la Instrucción de Servicio 3/2020 de la DGMM sobre documentación referente al chárter de embarcaciones hasta 24 metros de eslora.	Pág. 35
Cuadro núm. 11	Resumen del contenido de la Instrucción de Servicio 3/2020 de la DGMM sobre documentación referente al chárter de buques de recreo.	Pág. 36
Cuadro núm. 12	Síntesis de las atribuciones básicas, complementarias y habilitaciones anejas en cada titulación náutica de recreo.	Pág. 45
Cuadro núm. 13	Síntesis de las atribuciones para el gobierno de buques de recreo de las titulaciones náuticas profesionales.	Pág. 49
Cuadro núm. 14	Zonas de navegación.	Pág. 51

Gráfico núm. 1	Evolución de las matriculaciones de embarcaciones	Pág. 06
Gráfico núm. 2	Evolución de las matriculaciones de embarcaciones de la lista 7ª, según esloras	Pág. 07
Gráfico núm. 3	Evolución de las matriculaciones de embarcaciones de la lista 6ª, según esloras	Pág. 07
Gráfico núm. 4	Evolución anual de las titulaciones náuticas.	Pág. 10
Gráfico núm. 5	Evolución del gasto en alquiler de embarcaciones	Pág. 17
Gráfico núm. 6	Evolución de las asistencias, en el mar, a buques y embarcaciones por parte de SASEMAR.	Pág. 20
Gráfico núm. 7	Porcentaje de embarcaciones de recreo asistidas por SASEMAR sobre el total.	Pág. 21
Gráfico núm. 8	Número de embarcaciones de recreo asistidas en el mar según lista de registro.	Pág. 22

* * / / * *

Introducción

A lo largo del Master Universitario en Gestión del Negocio Marítimo y el Derecho Marítimo, hemos tenido oportunidad de ver asuntos normativos, de gestión o económicos de una gran importancia para la economía nacional y mundial. Las cifras de negocio son abrumadoras y las consecuencias de los litigios perturbadoras. Desarrollar cualquiera de esos temas hubiera sido más que interesante, pero dado que me tenía que decantar por uno, el sentido común indicaba que debía elegir uno que tuviera relación con mi actividad profesional o aficiones. Me he decantado por lo segundo, aunque en alguna manera, también está relacionado con la primera.

Así pues, he propuesto y se me ha aceptado, realizar este Trabajo de Fin de Master (TFM) sobre **el arrendamiento náutico**, uniendo de esta manera la materia tratada durante el Master con mi afición a la náutica recreativa, en la cual comencé hace unos veinte años, llegando a obtener el certificado de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, si bien es cierto que razones profesionales me han impedido ejercer como tal.

El tener un conocimiento personal sobre la náutica de recreo y sobre el chárter náutico, en tanto que usuario del mismo, creo que me facilita aportar puntos de vista sobre esta práctica, que aunque es absolutamente minúscula desde el punto de vista económico comparada con la marina mercante, presenta una características que le permiten aportar una serie de valores muy presentes en nuestra sociedad actual, como son su relación con el medio ambiente y el desarrollo del turístico, en especial en su faceta de turismo activo.

En el TFM he pretendido dar una visión general de la situación de la náutica de recreo en España, tanto desde el punto de vista económico, como del volumen de su flota, y aportar datos que permitan valorar la afición náutica en las diversas regiones españolas.

Tras esta fase descriptiva de la náutica de recreo, tanto la particular como la que tiene finalidad lucrativa, había que entrar en la fase normativa que no podía referirse, exclusivamente, al contenido de los siete artículos que la Ley de Navegación Marítima dedica al arrendamiento náutico, toda vez que la náutica deportiva en general y el chárter náutico en particular están afectados por una amplia normativa, que como se verá, abarca cuestiones muy dispares, desde las meramente administrativas o registrales, pasando por las exigencias de las titulaciones y

llegando a los requerimientos técnicos de la embarcación y seguridad de la navegación, y que en todo caso tienen trascendencia desde el punto de vista contractual entre armador-arrendador y navegante-arrendatario.

Para finalizar, incluyo un capítulo de conclusiones si bien, tras su redacción, debo reconocer que junto a las conclusiones se han colado deseos de mejora vistos más como navegante recreativo que como redactor de un TFM, y sobre todo como español que confía en que algún día el mar vuelva a ser un elemento destacado, dinamizador de nuestra economía y recupere el protagonismo que nunca debió perder.

Por último, agradezco a todos los docentes y profesionales, vinculados con el negocio marítimo, que han impartido clases en el Master lo mucho que me han enseñado sobre un ámbito del que, aunque por razones profesionales no me era desconocido, lo cierto es que a la vista de lo aprendido, debo reconocerlo, sabía muy poco. Agradecimiento especial a D. Carlos Sanlorenzo, tutor de este TFM, por sus orientaciones y apoyo, fundamentales para concluir este trabajo.

* * // * *

Visión general de la náutica de recreo en España

España es una nación con casi 8.000 kilómetros de costa bañada por el mar Mediterráneo y el océano Atlántico que goza de una climatología, generalmente benigna y más si la comparamos con nuestros socios comunitarios más septentrionales. En 2019, año pre pandemia, llegaron a nuestro país 85,5 millones de turistas de los cuales el 80% tuvieron como destino¹ las comunidades autónomas bañadas por el Mediterráneo o el Archipiélago Canario, todas ellas regiones en las que el mar es un atractivo singular.

El mar, la Mar, ha sido protagonista de nuestra historia más relevante a nivel mundial. A día de hoy es el camino por el que llega el 80% de la mercancía que importamos y sale el 60% de la que exportamos². Casi el 40% de la población española reside en municipios costeros, y sin embargo entre colectivos e instituciones relacionadas con el sector marítimo está muy extendida la idea de que España, o mejor dicho, los españoles estamos de espaldas a la mar. Esto no deja de ser una sensación, pero seguramente no es infundada si tenemos en cuenta que España, por su nivel de Producto Interior Bruto (PIB), es la decimocuarta economía mundial, sin embargo, y a pesar de su tradición marítima y su configuración geográfica cuenta sólo con 150 buques mercantes abanderados en España, lo que nos sitúa en la trigésima posición³ a nivel mundial. El volumen de la flota también afecta al nivel de la industria vinculada al sector. En el ámbito de la Unión Europea (UE), Alemania aporta el 17% del empleo ocupado en tareas de construcción y reparación naval, España aporta el 8%, cuando Francia o Italia alcanzan el 14%⁴.

La sensación de que la mar no importa a los españoles se ve reforzada en el ámbito político; si buscamos los términos “marítimo”, “mercante” o “náutica” en los programas electorales que los principales partidos políticos⁵, con representación parlamentaria, presentaron en las últimas elecciones generales sólo en uno se recoge⁶ uno de los términos buscados y es para reclamar

¹ Datos del INE. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=23988>. Consulta 09oct2022.

²<https://www.interempresas.net/Puertos-transporte-maritimo/Articulos/389607-El-mercado-espanol-maritimo-puertos-trafficos-y-terminales.html>

³https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/trafico_maritimo.aspx

⁴ *The Eu Blue Economy, Report 2022*. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/156eecd-d7eb-11ec-a95f-01aa75ed71a1/language-en>.

⁵ PSOE, PP, UP, C,s, VOX, Más País, ERC, Bildu, PNV, JxCat y Compromis.

⁶ “Elecciones al Congreso y al Senado”. Programa electoral de JxCat, pag. 82.

<https://www.20minutos.es/uploads/files/2019/11/04/Programa-electoral-Madrid-10N.pdf>.

más traspasos de competencia. Por lo tanto, no parece que el sector naval español sea una de las principales prioridades de los partidos políticos españoles.

Por lo que se refiere a la náutica de recreo su situación, comparada con los países de nuestro entorno, no permite refutar la idea citada. En el siguiente cuadro se recogen datos geográficos, de población, económicos y de flota de recreo de algunos países de la UE. En el cuadro podemos observar que las tres primeras posiciones por número de embarcaciones por cada 1000 habitantes corresponden a Finlandia, Holanda y Grecia, sin embargo no se aprecia que dicho hecho responda, en exclusiva, a factores geográficos o económicos.

País	Población 2016	Salario medio €	Km de costa	Superficie	Porcentaje costa/superficie	Flota recreo	Emb1000 hab
Finlandia	5.500.000	47.915	46.200	338.450	13,7	814.000	148,0
Holanda	16.900.000	55.339	400	41.540	1,0	508.000	30,1
Grecia	10.820.000	18.831	15.000	131.960	11,4	170.052	15,7
Italia	60.600.000	34.032	7.375	302.070	2,4	578.158	9,5
Francia	66.810.000	39.971	5.700	549.087	1,0	517.434	7,7
Suecia	10.000.000	47.592	8.000	447.430	1,8	75.400	7,5
Alemania	81.410.000	52.556	3.624	357.580	1,0	505.795	6,2
Irlanda	4.640.000	50.636	27.510	70.280	39,1	27.510	5,9
España	46.500.000	26.832	7.880	505.957	1,6	196.000	4,2

Cuadro⁷ núm1

Finlandia y Grecia tienen un alto porcentaje de costa en relación a su superficie lo cual, a priori, podría considerarse un factor de influencia evidente en relación al volumen de su flota de recreo, más esta afirmación choca con el hecho de que Holanda ostente el segundo puesto en número de embarcaciones por habitante cuando tiene una longitud de costa muy pequeña; en sentido contrario, Irlanda con mayor relación que Grecia y Holanda tiene 5,9 embarcaciones por cada 1000 habitantes; luego no parece que la extensión de la costa sea un factor determinante con relación a la dimensión de la flota de recreo.

Así mismo, el nivel de salario medio de la población tampoco parece que sea un factor determinante en cuanto a la relación embarcación/población, no sólo porque Grecia sea el país, de los incluidos en el listado, con menor salario medio, sino que Alemania con el segundo salario más elevado está muy lejos del porcentaje de embarcaciones de los tres primeros países.

⁷ Datos extraídos de: Universidad Complutense, Abay Analistas Económicos (2018). *El impacto económico de la náutica de recreo*. <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-36703/FullReportICAENEN.pdf> y de <https://datosmacro.expansion.com/>. Elaboración propia

Por último, se aprecia que hay cinco países con una relación de costa/superficie entre el 2,4 y el 1, entre ellos España que es la que presenta una menor relación entre embarcaciones y población. Por lo tanto, se puede inferir que aunque puede resultar obvio que a mayor extensión de costa mayor porcentaje de embarcaciones, vemos que existen otros factores que condicionan ese hecho. En el caso de España, actores del sector lo achacan a la fiscalidad que soporta la actividad náutico-recreativa, pero seguramente también influye el aparente poco interés que la sociedad española, en general, muestra ante los asuntos marítimos.

En lo referente a la opinión del sector náutico sobre la fiscalidad, son esclarecedoras las palabras de D. Jesús Astondo, cuando ejercía la presidencia de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN)⁸: *“La Administración tiene que tomar una decisión que pasa, en primera instancia, por suspender el impuesto especial de matriculaciones -que graba la tenencia de una embarcación de recreo de más de 8 metros de eslora con un 12%, además del IVA correspondiente-, una carga fiscal única en Europa y desmesurada para los propietarios de un barco de recreo; y sin embargo una cantidad insignificante para las arcas del Estado. Esta es la prioridad para tratar de reactivar el mercado y salvar el empleo que genera la industria náutica”*.

La tesis que mantiene este sector náutico es que la alta fiscalidad es consecuencia de considerar la náutica de recreo como una actividad de lujo, consideración que refutan argumentando que la mayor parte de la flota de recreo está compuesta por embarcaciones de pequeña eslora y por lo tanto de precio asequible. Así mismo, afirman que la falta de desarrollo del mercado náutico, debido a la alta fiscalidad, provoca el mismo efecto en la industria de construcción y mantenimiento de las embarcaciones. El hecho de que la facturación de esa industria en Francia e Italia multiplique casi por 10 la de la nacional⁹, parece refrendar dicha tesis.

⁸http://www.fondear.org/infonautic/Documentacion_Compra/Compra_Embarcacion/Nautica_Mayday/Nautica_Mayday.htm

⁹Datos referidos a 2005.

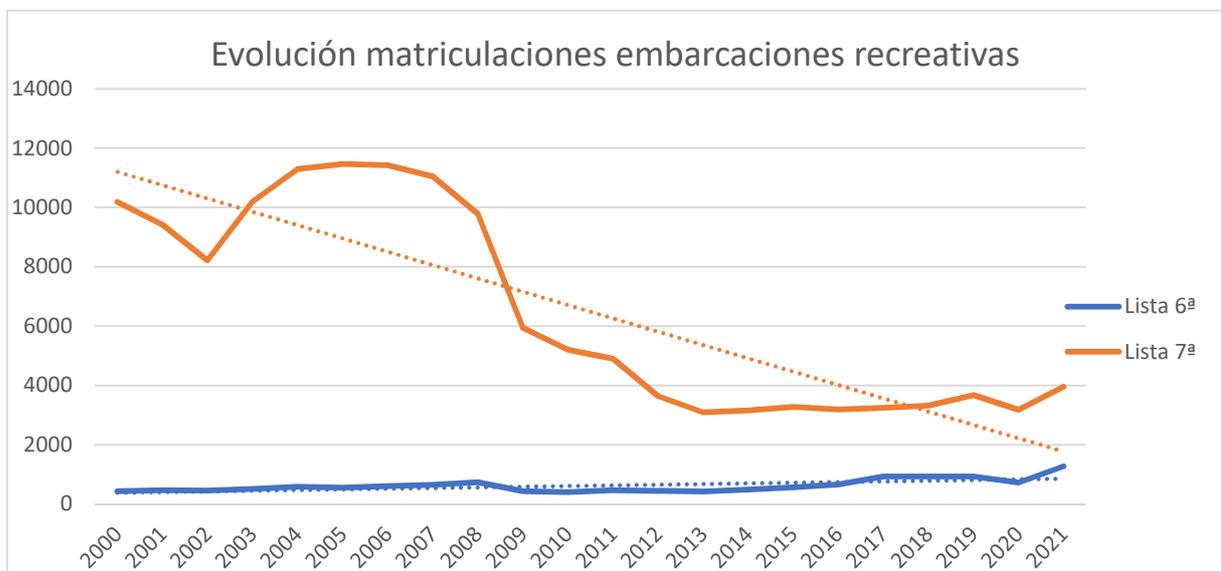
https://www.nauticalegal.com/images/stories/pdf/El_sector_del_charter_en_Europa_PDF.doc.pdf?phpMyAdmin=resBNrsuBfF8wFqDA5zuE17HCB3

Datos sobre la flota de recreo española

La flota de recreo es la constituida por los buques y embarcaciones de bandera española destinados, exclusivamente, a ser empleados en fines recreativos, deportivos o de pesca no profesional. Y como veremos con más detalle, forma parte de la flota civil nacional junto con la mercante y a la de pesca profesional, entre otras.

La flota recreativa se ordena en dos grupos denominados listas según la embarcación recreativa se vaya a destinar a un uso privado o con finalidad lucrativa, por ejemplo, el alquiler. Las primeras se matricularán en la lista 7ª y las otras en la 6ª.

Cómo podemos apreciar en el siguiente gráfico la evolución de las matriculaciones de embarcaciones¹⁰ recreativas de lista 7ª ha experimentado en los últimos veinte años unas oscilaciones importantes. En el periodo del 2004 al 2007 se produjo un significativo aumento de las matriculaciones, más a partir del 2008, comienzo de la grave crisis económica que se inició ese año, las mismas sufrieron una caída que se mantuvo hasta el 2018 cuando comenzó un ligero repunte que se interrumpió el 2020 debido a la pandemia ocasionada por el SARS-CoV2, y aunque en 2021 la tendencia es positiva se está muy lejos de las cifras de matriculaciones del 2000.



Gráfico¹¹ nº 1.

¹⁰ De eslora inferior a 24 metros.

¹¹Fte: Dirección General de Marina Mercante. https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/informacion-estadistica/matriculacion-inscripcion_de_embarcaciones_recreo. Elaboración propia. Nota válida, también, para gráficos 2 y 3.

Por lo que se refiere a las embarcaciones recreativas con fines lucrativos, además de apreciar que su número es significativamente menor, se observa una tendencia ligeramente positiva y, aparentemente, ajena a la situación de crisis económica del 2008.

En el gráfico anterior se recogen las embarcaciones matriculadas independientemente de su eslora. A continuación, se presentan dos nuevos gráficos en los que se plasma la evolución de matriculaciones, distinguiendo si son embarcaciones de eslora mayor o menor de 12 metros.

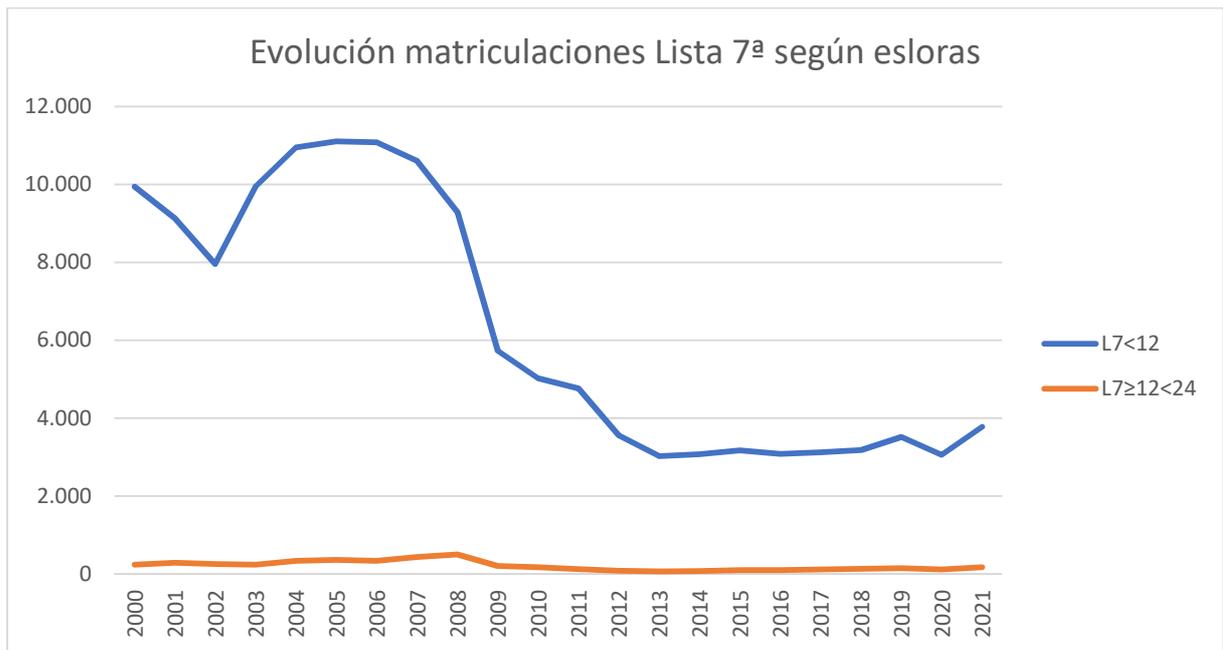


Gráfico n° 2

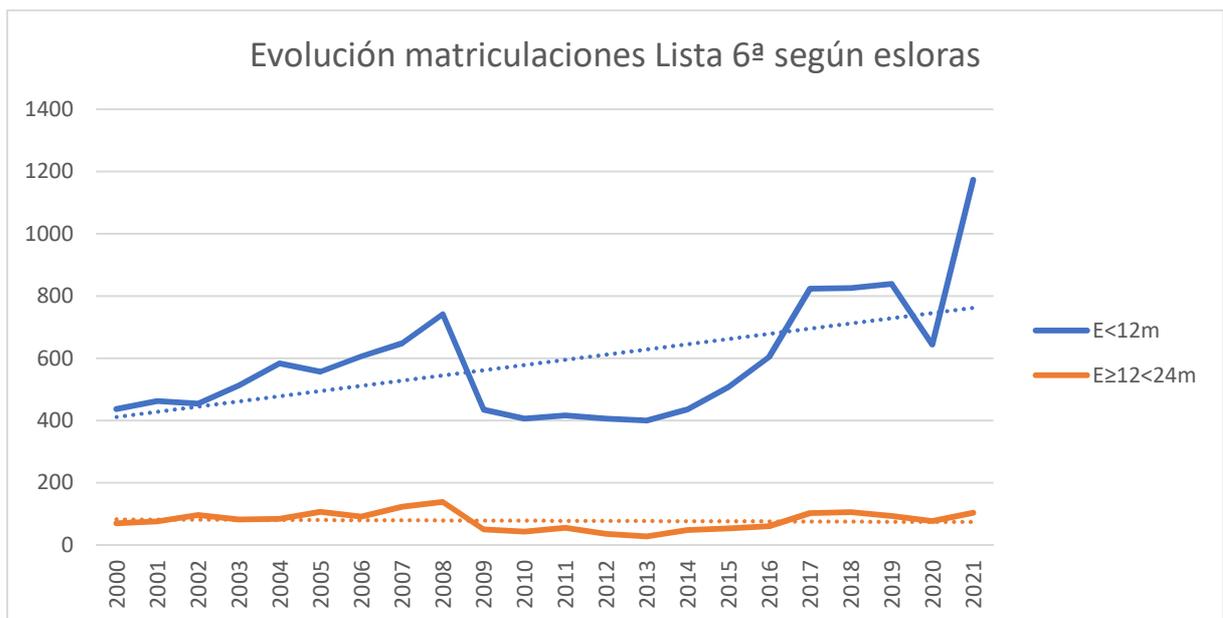


Gráfico n° 3

En el gráfico n° 2 se puede apreciar que el porcentaje de embarcaciones menores a los 12 metros es significativamente mayor a las otras (depende de los años, pero habitualmente supera el 95%), y dentro de esta eslora las embarcaciones de menos de 6 metros (al menos en el periodo 2019-2021) suponían el 65% del total¹². El coste de una embarcación a motor de esa eslora es similar al de un turismo de tipo medio, por lo tanto, la idea de que la náutica de recreo es una práctica esnob o de lujo carece de base argumental, al menos para la gran mayoría de los aficionados a la misma. Por lo que se refiere a las esloras superiores a los 12 metros, se aprecia una caída durante el 2008 y desde entonces se mantiene estable.

Comportamiento muy distinto presenta la evolución de las embarcaciones de lista 6ª. Se observa la caída en 2008 más a partir del 2014, tras superar la crisis económica, se viene apreciando un incremento en las matriculaciones de embarcaciones que resulta muy significativo a partir del año 2020, sobre todo debido al aumento de matriculaciones de motos de agua y embarcaciones a motor de pequeña eslora¹³.

Por lo que se refiere a las esloras superiores a 12 metros, aunque se da una situación similar a la que se vio en la lista 7ª, no es menos cierto que, porcentualmente, hay una mayor matriculación de embarcaciones de mayor eslora. A partir de 2013 se aprecia un ligero ascenso en las matriculaciones, incluso por encima de la línea de tendencia, aumento que coincide con la aplicación de la exención del impuesto especial sobre determinados medios de transporte que la reforma de la Ley 38/1999 de Impuestos Especiales introdujo para las primeras matriculaciones de embarcaciones con una eslora superior a 15 metros destinadas al alquiler náutico, las cuales estaban excluidas, hasta entonces, de esa posibilidad de exención de impuestos. Esto podría evidenciar que, efectivamente, dicho impuesto especial tiene una incidencia directa en el número de matriculaciones.

El diferente comportamiento de la evolución de las matriculaciones de lista 6ª y 7ª parece indicar una tendencia en la demanda de arrendamiento náutico superior al deseo de adquisición en propiedad de una embarcación. Ciertamente, el chárter náutico permite disfrutar de la navegación de manera ocasional despreocupándose de las exigencias que plantea disponer de una embarcación en propiedad, situación ideal para aquellos aficionados a la náutica que lo hacen de manera esporádica o exclusivamente estacional.

¹² “El Mercado de embarcaciones de recreo. Enero-Diciembre 2021”. ANEN. P. 64.

¹³ Ídem Nota 12. P. 88

Por último y para tener una visión algo más completa del volumen de la flota de recreo en España, cabe citar que en nuestro país existen 292 puertos y marinas deportivas¹⁴ con un total de 132.500 puntos de amarre. Las Comunidades con mayor número de amarres son Cataluña con 29.239; Andalucía con 21.735 y Baleares con 20.300.

Aspectos generales sobre las titulaciones náuticas de recreo

Aunque más adelante se tratará con mayor profundidad el tema de las titulaciones náuticas de recreo, puede resultar de interés para valorar el nivel de afición a la náutica deportiva que existe en nuestro país, aportar algunos datos sobre las titulaciones en la náutica deportiva y recreativa.

En España existen distintos títulos que básicamente habilitan para el gobierno de embarcaciones de recreo de distintas esloras y a distintas distancias de la costa. Hay titulaciones a las que se puede acceder directamente como son el Patrón de Navegación Básica (PNB) o el de Embarcaciones de Recreo (PER), y otras que exigen tener la titulación inmediatamente inferior en atribuciones, así la de Capitán de Yate (CY) requiere haber obtenido previamente la de Patrón de Yate (PY) ésta la de PER¹⁵.

El PNB habilita para el gobierno de embarcaciones de pequeña eslora (<8m) y a poca distancia de la costa (<5 millas). La primera que permite el gobierno de embarcaciones de mayor porte y a una mayor distancia de navegación desde la costa (<12 millas¹⁶) es el PER, por ello es la titulación más popular entre los aficionados a la náutica recreativa en la mar.

Los títulos náuticos son concedidos, bien por la DGMM o por los departamentos correspondientes de las Comunidades Autónomas (CCAA) que tienen transferida esta competencia (todas las costeras), teniendo todos ellos, como no puede ser de otra manera, la misma validez a efectos de documentar las atribuciones náuticas del poseedor.

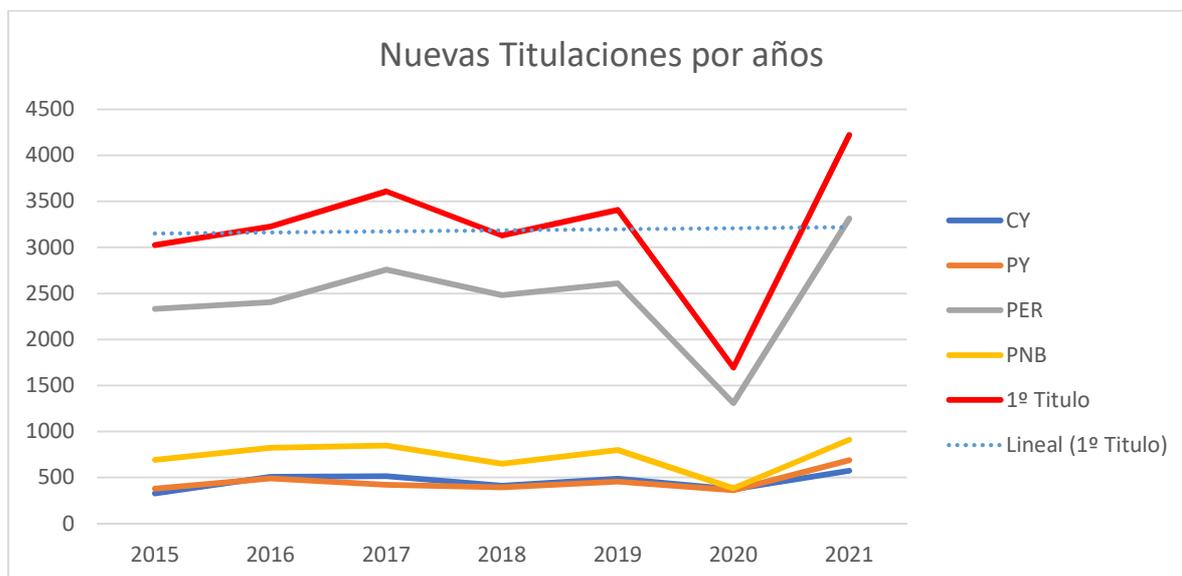
En el siguiente gráfico se expone la evolución de las titulaciones otorgadas, exclusivamente, por la DGMM. Puede apreciarse que, a las titulaciones propiamente dichas se ha añadido una

¹⁴ Datos referidos a 2021. <https://www.dbk.es/es/detalle-nota/puertos-deportivos-2021#:~:text=En%20febrero%20de%202021%20se,medio%20de%20amarres%20por%20puerto.>

¹⁵ No se cita la Licencia de Navegación otorgada por las federaciones y club deportivos, por tener unas atribuciones náuticas muy limitadas.

¹⁶ La distancia puede ampliarse mediante atribuciones complementarias.

nueva serie correspondiente a la suma de PER y PNB, pues son, como se ha dicho, los títulos de acceso a esta práctica recreativa.



Gráfico¹⁷ núm. 4

En el gráfico se puede apreciar, en la serie con línea roja, la suma de las titulaciones náuticas de primer nivel, PNB y PER. Es muy significativo el acusado descenso en 2020 consecuencia, sin lugar a dudas, de la pandemia, sin embargo y a pesar de la importante caída en nuevas titulaciones la tendencia de la serie es positiva, lo que sumado a la vigorosa recuperación de titulaciones experimentada en 2021 permite inferir que la afición entre la población española por practicar la navegación de recreo está en aumento. Reseñar que la importante caída en las titulaciones de PER y PNB que se experimentó en 2020, no se produjo en las CY y PY, lo que evidencia que la dinámica de esas titulaciones es distinta a los que por primera vez se acercan a la náutica recreativa. Las pruebas para obtener estas titulaciones son más exigentes y suelen presentarse aquellos navegantes con una afición consolidada y que desean ampliar sus posibilidades de navegar en zonas mucho más alejadas de las costas o bien que desean aumentar las posibilidades de llevar a cabo ciertas actividades náuticas remuneradas, aspecto que se tratará en mayor profundidad en el capítulo de “otras normativa marítima con incidencia en el chárter náutico”.

¹⁷ Fte: DGMM. Elaboración propia. <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/informacion-estadistica/titulaciones>

Puede resultar de interés efectuar una comparación entre el número de titulados según en las distintas CCAA. Por ello se presenta el siguiente cuadro dónde se recogen datos referidos exclusivamente al año 2021, si bien permite obtener algunas conclusiones sobre la afición náutica en las diferentes regiones españolas.

	CY	%	PY	%	PER	%	PNB	%	Total	%
DGMM	574	36,5	689	20,9	3.313	14,0	909	15,9	5.487	16,0
Andalucía	84	5,3	203	6,1	1.586	6,7	348	6,1	2.221	6,5
Cantabria	14	0,9	40	1,2	345	1,5	122	2,1	521	1,5
Cataluña	266	16,9	593	17,9	5.994	25,2	1.858	32,5	8.711	25,4
Ceuta	3	0,2	14	0,4	148	0,6	26	0,5	191	0,6
C. Valencia.	77	4,9	208	6,3	1601	6,7	293	5,1	2.179	6,3
Baleares	182	11,6	551	16,7	3.613	15,2	566	9,9	4.912	14,3
Canarias	35	2,2	126	3,8	1491	6,3	444	7,8	2.096	6,1
Melilla	2	0,1	10	0,3	66	0,3	73	1,3	151	0,4
Murcia	172	10,9	441	13,3	2.945	12,4	399	7,0	3.957	11,5
Galicia	75	4,8	231	7,0	1.615	6,8	460	8,0	2.381	6,9
País Vasco	30	1,9	43	1,3	447	1,9	80	1,4	600	1,7
Asturias	60	3,8	155	4,7	583	2,5	147	2,6	945	2,8
Total	1.574		3.304		23.747		5.725		34.352	

Cuadro¹⁸ núm. 2

Los porcentajes consignados se refieren al total de cada titulación en cada uno de los órganos responsables de concederlos. Conviene precisar que las convocatorias que efectúan periódicamente las distintas administraciones no están limitadas a los residentes en el ámbito de esa administración, por lo tanto un residente en Cataluña puede presentarse a las convocatorias de la DGMM, al igual que un aragonés lo puede hacer en Andalucía, sin embargo lo habitual es que los residentes en las CCAA costeras lo efectúen en su comunidad y el resto en las convocadas por la DGMM o en la CCAA con competencias que tengan más próxima a su lugar de residencia.

En todo caso, y con la precisión anterior, resulta significativo que la cuarta parte de las titulaciones expedidas en 2021 lo hayan sido en Cataluña; porcentajes altos presentan, también, Baleares y Murcia, lo cual cabe interpretarlo como la presencia de un importante número de aficionados a la náutica de recreo en esas CCAA y no sólo desde el punto de vista geográfico o

¹⁸ Ídem nota 17.

de número de población, dado que la Comunidad Valenciana tiene un porcentaje significativamente menor.

En el cuadro se puede apreciar que los porcentajes de titulaciones sobre los totales parciales de cada título náutico no se mantienen estables en todos ellos; de tal manera que los porcentajes aumentan en la DGMM en los títulos de PY y CY; en este último la DGMM saca 20 puntos porcentuales a la siguiente que es la CCAA de Cataluña, cuando en las titulaciones de base se da el fenómeno contrario. El motivo podría estar en que las titulaciones de PY y CY suelen obtenerlas personas con una clara afición por la navegación y que en algún caso tienden a alquilar embarcaciones en el extranjero. Aunque, como ya se ha comentado todos los títulos tienen exactamente el mismo valor, no es menos cierto que el formato de los títulos o de las tarjetas que se expedían presentaban diferencias según la administración que las extendía y algún navegante que ha presentado en el extranjero documentación expedida por alguna CCAA ha tenido algún contratiempo al ponerse en dudas que la tarjeta que presentaba fuera un título reconocido de nivel nacional. Los nuevos modelos de tarjeta de los distintos títulos de recreo introducidos en las sucesivas reformas del RD 875/2014 sobre titulaciones náuticas de recreo, han venido a normalizar, de alguna manera, las tarjetas emitidas por las distintas administraciones.

En el siguiente cuadro se va a poner en relación el número de titulaciones con relación a la población de cada CCAA según los datos del padrón¹⁹ de 2021. A la DGMM se le ha asignado el resto de población nacional que no reside en CCAA costeras. En el cuadro también se consigan las CCAA con mayor número de puestos de atraque²⁰ para embarcaciones recreativas, y su relación con la población.

(NOTA: se incluye un salto de página por razones de maquetación del texto)

¹⁹ <https://www.ine.es/jaxiT3/tabla.html?t=9681&L=0>

²⁰ Fte sobre los datos de puestos de atraques en España: <https://www.dbk.es/es/detalle-nota/puertos-deportivos-2021#:~:text=En%20febrero%20de%202021%20se,medio%20de%20amarres%20por%20puerto>

	Total	%	Población	%	Nº ataques	<i>Atraque/ 1000 h.</i>
DGMM	5.487	<i>16,0</i>	14.538.943	<i>30,7</i>		
Andalucía	2.221	6,5	8.518.053	18,0	21.735	2,6
Cantabria	521	<i>1,5</i>	584.407	<i>1,2</i>		
Cataluña	8.711	25,4	7.679.410	16,2	29.239	3,8
Ceuta	191	<i>0,6</i>	82.533	<i>0,2</i>		
C. Valencia.	2.179	6,3	5.072.176	10,7	19.477	3,8
Baleares	4.912	14,3	1.223.961	2,6	20.300	16,6
Canarias	2.096	6,1	2.252.465	4,7		
Melilla	151	<i>0,4</i>	83.196	<i>0,2</i>		
Murcia	3.957	11,5	1.522.640	3,2		
Galicia	2.381	6,9	2.691.557	5,7		
País Vasco	600	1,7	2.177.271	4,6		
Asturias	945	<i>2,8</i>	1.006.193	<i>2,1</i>		
Total	34.352		47.432.805		132.500	

Cuadro núm. 3

Se puede apreciar en el cuadro que hay cinco CCAA (iluminadas en verde) que tienen un mayor porcentaje de titulaciones que de población, lo que parece indicar que ésta tiene una mayor afición a la náutica recreativa y en el caso de Baleares esta afirmación se ve reforzada por el hecho de ser la CCAA con mayor porcentaje de número de ataques por cada 1.000 habitantes. La Región de Murcia y Cataluña también tienen un porcentaje muy superior en titulaciones que en población, por lo que podríamos afirmar lo mismo que con Baleares.

Por el contrario, hay tres CCAA (iluminadas en amarillo) cuyos porcentajes de títulos expedidos está distante del porcentaje de población, resulta significativo el caso de Andalucía, región singularmente turística y marinera que a pesar de disponer de un número importante de ataques (16,4%) presentan un porcentaje de ataques por 1.000 habitantes, muy bajo. En el País Vasco la diferencia entre porcentajes de población y titulaciones no es tan acusado como en Andalucía, pero también sorprende que una región con una especial tradición marinera presente esa diferencia. Por último, la Comunidad Valenciana, a pesar de tener un porcentaje de ataques similar a Cataluña, presenta unos datos de titulaciones sensiblemente menores a los de sus comunidades vecinas con las que comparte características geográficas y turísticas comunes.

El factor económico tampoco parece explicar estos hechos. La región de Murcia tiene un PIB *per capita*²¹ similar al de la Comunidad Valenciana (con la que comparte clima y mar) y más de un 30% inferior al del País Vasco, y sin embargo sus porcentajes de titulaciones indican una mayor afición a la náutica de recreo que en estas últimas. Por lo que cabrían entender que la mayor afición náutica en esas regiones viene influenciada por aspectos sociales, culturales o tradicionales que no están tan implantados en las otras, situación que puede cambiar con una adecuada campaña de promoción, desarrollo y valorización de las enormes posibilidades turísticas, de ocio y de disfrute del medio natural marino que existen en todas las regiones costeras de España.

Datos económicos en relación al chárter y la náutica de recreo

El Instituto de Análisis Económico (ICAE) de la Universidad Complutense de Madrid, en colaboración con la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), el *Worldwide Yachting Association* (MYBA), la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY) y la consultora Abay Analistas Económicos, publicó en marzo de 2018 un amplio informe²² sobre “El impacto económico de la náutica de recreo”. A los efectos de dar una visión, ciertamente muy general, del peso de la náutica de recreo sobre la economía nacional cabe extraer del citado informe determinados datos.

El sector económico de la náutica de recreo está compuesto por distintos subsectores de producción, comercialización, servicios o formación, obviamente no todos ellos desarrollan una actividad comercial exclusiva en el sector náutico de recreo; en cualquier caso, el informe estima que el sector económico de la náutica de recreo, en 2017, estaba compuesto por 3.694 empresas que daban trabajo directo a 19.717 personas. Los ingresos de explotación superaron los 3.000 millones de €, aportando un valor añadido de más de 900 millones. Los dos subsectores con mayor volumen de ingresos de explotación fueron la “distribución de productos de náutica” y el de “construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones”, la suma de sus ingresos supone casi el 57% del total del sector, además son los que mayor número de puestos de trabajo ocupan, el 44% del total²³.

²¹ PIB *per capita* Murcia=19.838€; País Vasco=30.401€ y C. Valenciana=20.792€. Fte: <https://datosmacro.expansion.com/pib/espana-comunidades-autonomas>

²² https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-36703/FullReportICAE_ANEN.pdf

²³ Nota 22; P. 31

Por lo que se refiere al subsector del alquiler de embarcaciones, sus volúmenes de ingresos son mucho más modestos (69,6 M €), sin embargo, supone casi una cuarta parte del total de las empresas del sector, y a pesar de ello, representa sólo el 7% del empleo. Es decir, nos encontramos ante un subsector con un número de empleados por compañía muy pequeño. NAUTAL S.L., plataforma de alquiler de embarcaciones de recreo, mediante procedimiento online, que publicita la gestión de más de 30.000 embarcaciones en 62 países, afirma que la mayor parte de las empresas europeas de alquiler con las que intermedia, son pequeñas empresas familiares la mayoría con una sola embarcación para el chárter y otras que no superan las cinco embarcaciones por empresa²⁴. Por lo tanto, el subsector del alquiler, al menos en lo que se refiere a embarcaciones de esloras en torno a los 12 metros o menores, está muy atomizado.

Otro dato relevante que se puede extraer del informe del ICAE es que “el impacto total de la actividad económica del sector de la náutica de recreo sobre la producción de la economía española alcanzó casi los 12.000 millones de euros en 2016”²⁵. Resulta significativo el efecto económico que el sector náutico tiene sobre otros sectores económicos, destacando la industria y los servicios, lo cual tiene todo el sentido, dado que no podemos olvidar que, en su mayor parte, la náutica de recreo está vinculada al ocio y al turismo, sobre todo estival.

El repetido informe, también aporta datos de empleo del sector náutico disgregados por CCAA. Si tomamos las CCAA con mayor afición a la náutica de recreo en base al porcentaje de titulados y relacionamos los datos de empleo que aporta el sector náutico con los generales de ocupación, podremos obtener el peso de la náutica recreativa sobre el empleo.

(NOTA: se incluye un salto de página por razones de maquetación del texto)

²⁴ <https://www.nautal.es/blog/descarga-el-informe-del-charter-nautico-en-europa-2019/>

²⁵ Nota 22; P. 53

	Población Ttl	Pob. Activa²⁶	Empleos sector náutico²⁷	%o Pobl. Act..
Nacional	47.432.805	23.203.200	19.718	0,8
Andalucía	8.518.053	4.029.900	2.810	0,7
Baleares	1.233.961	648.700	2.994	4,6
Canarias	2.252.465	1.121.000	1.356	1,2
Cataluña	7.679.410	3.892.200	3.657	0,9
C. Valenciana	5.072.176	2.450.600	2.287	0,9
Galicia	2.691.557	1.228.200	2.220	1,8
Murcia	1.522.640	748.300	457	0,6
País Vasco	2.177.271	1.028.800	767	0,7

Cuadro núm. 4

En el cuadro se aprecia que Baleares, Galicia y Canarias están claramente por encima de la media en peso que su respectivo sector náutico tiene sobre la población laboral de su región. Estas regiones también presentaban porcentajes mayores en titulados de recreo en relación a su población. Resulta significativo el porcentaje que el sector náutico aporta en Baleares; con seguridad la importante incidencia del chárter en dichas islas es un factor determinante para ellos. Según el informe de NAUTAL, “el alquiler de barcos: una tendencia en pleno crecimiento” referido a datos del 2020, Ibiza, Mallorca y Menorca ocupan, respectivamente, los puestos 1º, 2º y 4º del TOP10 de las localizaciones con mayores reservas de alquiler de embarcaciones de recreo en 2020.

Siguiendo en el archipiélago Balear, resultan significativas las cifras aportadas por el AEGY en su informe “Chárter de grandes esloras. Temporada verano 2020. Baleares”²⁸. En el siguiente gráfico se han recogido las cantidades anuales derivadas del arrendamiento de embarcaciones de más de 20 metros de eslora, los denominados megayates, estos incluyen veleros y yates a motor, si bien en torno al 80% de los buques alquilados eran yates. Las cifras que se incluyen en el cuadro son en millones de euros y el gasto medio por embarcación efectuado por el arrendatario está en torno a los 250.000 € por temporada. Los gastos del IVA repercutido hacen referencia no sólo al derivado del arrendamiento sino a una estimación sobre los gastos indirectos que genera la actividad del chárter. El significativo descenso del 2020, tiene causa de las importantes restricciones impuestas como consecuencia de la pandemia.

²⁶ Datos Población activa: Fte: <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=4932&L=0>.

²⁷ Nota 22: P.39

²⁸ <https://www.myba-association.com/en/myba-press-and-documents.cfm>

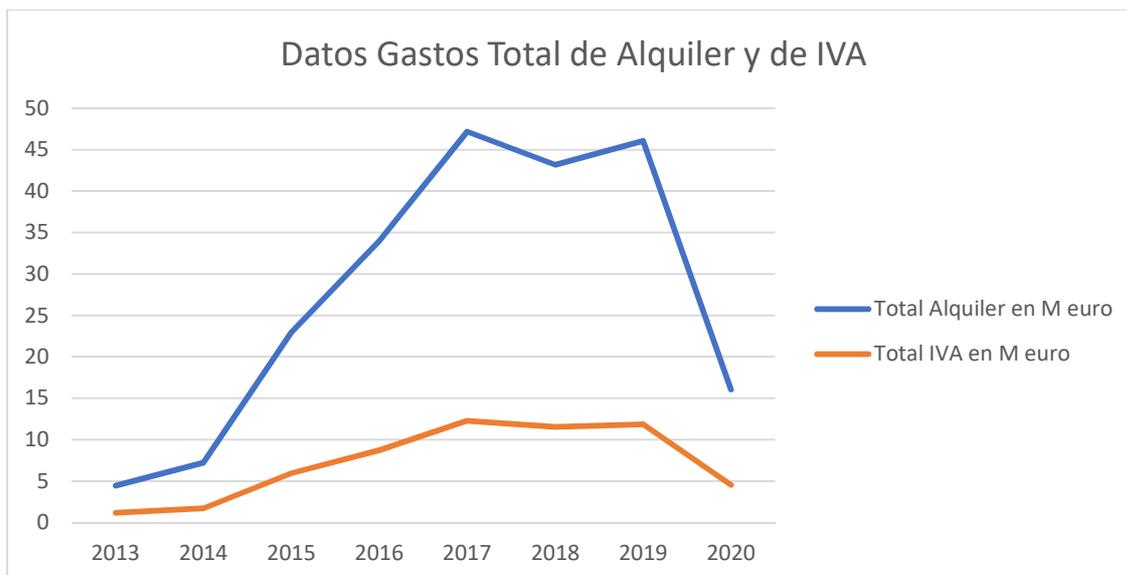


Gráfico núm. 5

El gráfico nos permite apreciar un importante incremento de la actividad del chárter a partir del 2014 hasta el 2017 en el que se aprecia una consolidación que cae en 2020 por la causa ya expuesta. En todo caso son cifras de negocio muy relevantes y más teniendo en cuenta la estacionalidad de este tipo de actividad. La estacionalidad del negocio de megayates, que a priori puede parecer un factor limitante de crecimiento, no tiene por qué serlo. La oferta turística y de ocio de las Baleares es muy amplia y su climatología se mantiene benigna más allá de los meses centrales de julio y agosto. Por otra parte, la posición geográfica del archipiélago le permite plantear navegaciones a otros destinos turísticos relevantes, como es la Costa Azul francesa, Córcega, Cerdeña o la costa occidental del centro de Italia, para después retornar a los puertos baleáricos. Baleares suele tener más meses favorables para la navegación que otras regiones en latitudes más septentrionales con lo que la posibilidad de arriendo aumenta y sus puertos podrían servir de bases de invernada y mantenimiento de los buques, lo cual incrementaría el impacto económico y laboral de este tipo de chárter de lujo.

Por último y para tener una visión más completa del volumen de negocio relacionado con la náutica de recreo, se aportan datos de cifras de negocio de las diez empresas, nacionales o con oficina en España, de construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones (cnae²⁹-3012). Con respecto al arrendamiento (cnae-7734) se citan sólo las cuatro que, incluidas entre las diez con mayor cifra de negocio a nivel nacional, desarrollan actividad en el chárter

²⁹ CNAE: Clasificación Nacional de Actividades Económicas.

https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177032&menu=ultiDatos&idp=1254735976614

recreativo, omitiendo las que tienen su línea de negocio en el arrendamiento de buques no recreativos. En ambos casos los datos de volumen de negocio están referidos al año 2020.

Nombre (cnae3012)	Cifra. €	Provincia
Astilleros Astondoa SA	11.243.202	Alicante
Sasga Yachts SL	7.277.813	Baleares
Port Med BCN SA	3.056.660	Barcelona
Rio Ibérica SA	1.391.918	Girona
Quer Profesional Boats SL	1.140.194	Girona
Palace Creations SL	1.037.446	Barcelona
Montajes Navales Astondoa SL	1.010.850	Alicante
DIPOL-GLASS SL	922.873	Huelva
Faeton Yachts SL	905.169	Alicante
Astondoa Varaderos, Servicios SL	743.013	Alicante
Total	28.729.138	

Cuadro³⁰ núm. 5

Nombre (cnae7734)	Cifra. €	Provincia
Frauscher España SL	3.391.788	Baleares
IBIMAR, Charter Servicios y Mantenimiento SL	3.233.369	Baleares
M1 Abrams Power SL	2.888.434	Murcia
MOTYVEL Yacht Charter SL	2.845.162	Barcelona
Total	12.358.753	

Cuadro³¹ núm. 6

Los datos expuestos en estos dos últimos cuadros reflejan con claridad el destacado peso económico que la náutica de recreo tiene en las Islas Baleares, especialmente en el chárter.

Datos sobre asistencia en la mar a embarcaciones de recreo

La náutica de recreo en general y el chárter en particular son actividades con tendencia de crecimiento y que presenta unas características que la hacen especialmente atractiva al llevarse a cabo en un medio natural. accesible a todos y al que, al mismo tiempo, puede disfrutarse en

³⁰ <https://ranking-empresas.eleconomista.es/sector-3012.html>. Consulta en 13oct2022.

³¹ <https://ranking-empresas.eleconomista.es/sector-7734.html>. Consulta en 13oct2022.

familia o en grupo de amigos manteniendo, gracias a la embarcación, cierto espacio de privacidad. Por otra parte, es una actividad poco habitual en el día a día de una buena parte de la población en general, lo cual le añade cierto componente de novedad haciéndola, aún si cabe, más atractiva.

En nuestras costas, la temporada alta en la navegación de recreo comienza en el mes de mayo y se extiende hasta septiembre³². Es por lo tanto una actividad estacional, lo que implica que una buena parte de los navegantes de recreo no mantienen un contacto habitual con la mar. Esto es mucho más acusado en los que practican una navegación esporádica mediante el alquiler de embarcaciones.

La mar es un entorno impresionante y maravilloso que nos permite disfrutar de experiencias únicas, sin embargo, puede ser un medio muy hostil que exige nunca perderle el respeto y conocer las limitaciones derivadas de las características de la embarcación, del tipo de navegación que se realiza y de las condiciones cambiantes de la mar. Además, las embarcaciones, en especial las que disponen de cubierta, son vehículos complejos que incluyen distintos sistemas que es preciso conocer, no sólo el de propulsión, ya sea a motor o vela, sino también el de gobierno, el eléctrico y electrónico de a bordo, en especial el de comunicaciones radiofónicas, los sistemas de fondeo o atraque o los de vida a bordo, como por ejemplo la instalación de gas o el sistema de fontanería que da servicio a los cuartos de baño y depósito de aguas sucias, entre otros. Sistemas que exigen un adecuado funcionamiento y una obligatoria comprobación de su correcto estado de funcionamiento antes de hacerse a la mar, toda vez que una avería puede suponer quedarse sin propulsión o gobierno en medio de la mar, y a merced de esta. Puede resultar una obviedad, pero es preciso ser consciente que una asistencia en la mar es muy distinta a una asistencia en tierra firme; sobre el territorio, incluso en zonas también hostiles como son las montañas, los servicios de asistencia pueden actuar con cierta celeridad, sin embargo, en la mar las asistencias son más complejas y más si el estado de la mar es agitado.

Afrontar esta realidad es el motivo de que existan normas internacionales, que se concretarán más adelante, que exigen a todo navegante el auxilio de otros que estén en peligro y que obligan a portar a bordo determinados equipos y útiles que permitan afrontar en la mar situaciones de riesgo o peligro, aunque las herramientas más importantes para evitar riesgos son la experiencia en la navegación, el conocimiento de la embarcación, la prudencia y el respeto a la mar.

³² Nota 24; P. 18.

En España, mediante la Ley³³ 27 de 1992 se dispuso que el servicio de salvamento de la vida en la mar fuera un servicio público, constituyéndose la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima como una entidad pública con personalidad jurídica, a la que se le responsabilizaba de las tareas de salvamento y lucha contra la contaminación en la mar, así como del control del tráfico marítimo. Posteriormente, el RDL 2/2011 dedica el capítulo III del título II al desarrollo, estructura y funciones de la citada Sociedad a la que define como “entidad pública empresarial”.

Así pues, dicha Sociedad conocida como SASEMAR, es la encargada de coordinar y llevar a cabo, entre otras, las actividades de salvamento y auxilio en la mar dentro de la zona marítima de salvamento asignada a España y que tiene una extensión de más de 1,5 millones de km². Su labor se extiende a todo medio naval, profesional o recreativo, que requiera ayuda, prestándola con eficacia y profesionalidad a una media, en las dos últimas décadas, de más de 3.500 embarcaciones y buques al año.

Con objeto de tener una visión, siquiera general, de la incidencia de asistencias a la náutica de recreo se han elaborado, en base a datos oficiales de SASEMAR, las siguientes gráficas.

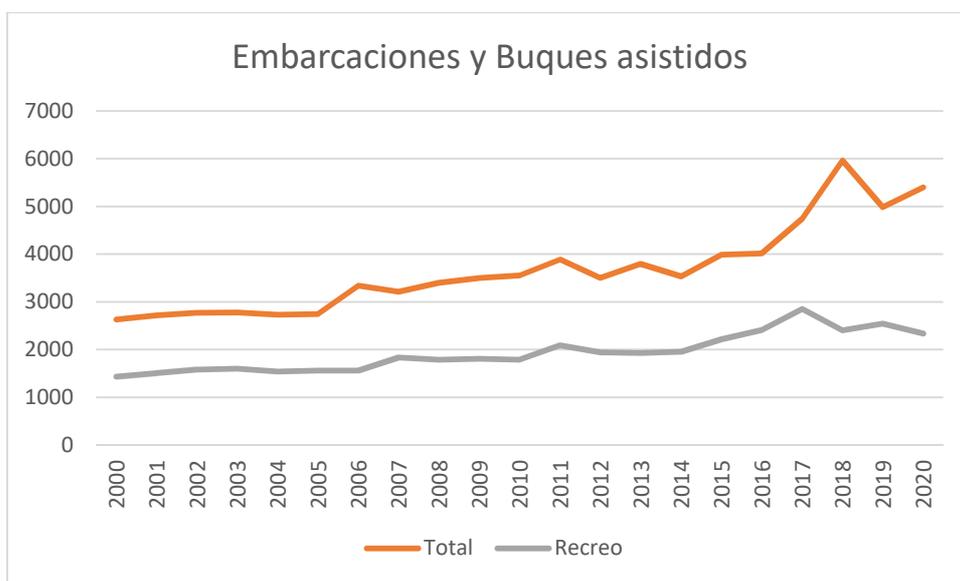


Gráfico núm. 6

En este gráfico se puede observar el volumen de asistencias por año, en la que se aprecia una tendencia de crecimiento que es más acusada a partir de 2017, si bien hay que precisar que en los datos totales se incluyen las embarcaciones tipo patera o cayucos que determinados inmigrantes irregulares emplean para intentar alcanzar las costas españolas partiendo de las

³³ Norma derogada por el RDL 2/2011, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

africanas. Por lo que se refiere a recreativos, también se aprecia una ligera tendencia positiva, aunque menos acusada que en el total.

Por lo que se refiere al porcentaje que supone la asistencia a recreativos con respecto al total, en el siguiente gráfico se puede ver que oscila en torno al 50% del total de asistencias llevadas a cabo por SASEMAR, si bien es significativo resaltar que la tendencia parece moderarse.

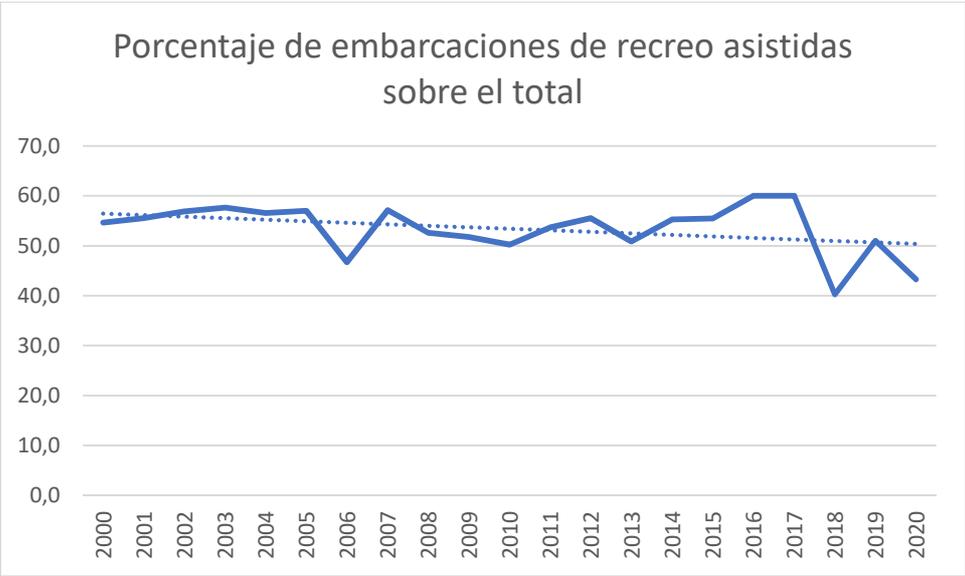


Gráfico núm. 7

A continuación, se incluye un gráfico con el número de asistencias de recreativos distinguiendo la lista a la que pertenecen. En la serie “otros” se ha contabilizado las asistencias a embarcaciones menores, como kayak, piraguas, patines y embarcaciones en las que no se ha podido registrar su lista. De ahí la aparente diferencia en las cifras absolutas con las citadas anteriormente.

(NOTA: se incluye un salto de página por razones de maquetación del texto)

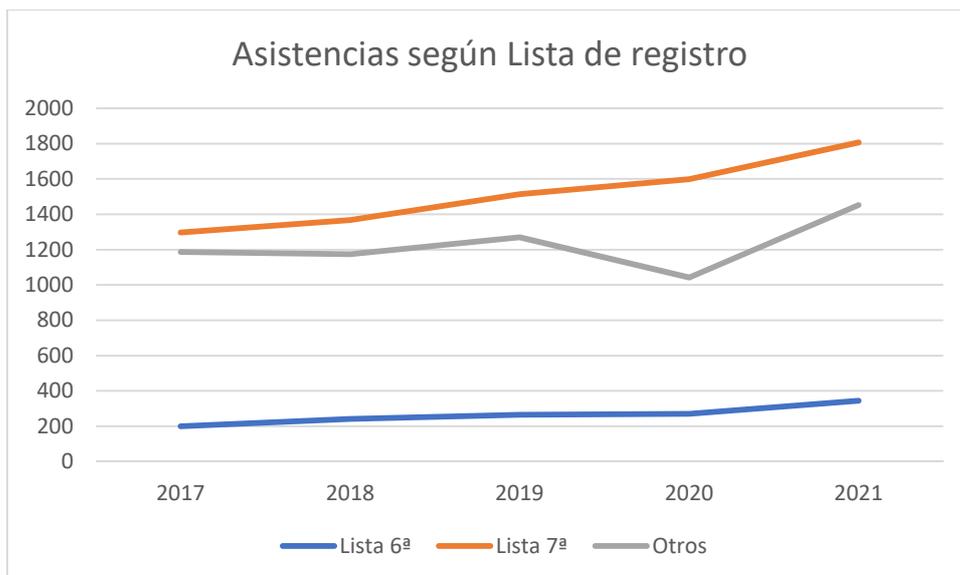


Gráfico núm. 8

El gráfico muestra una clara tendencia al alza, mayor en las embarcaciones de la lista 7ª que en la 6ª. La mayor parte de las asistencias que SASEMAR efectúa sobre recreativos no son consecuencia de graves accidentes, más bien están relacionados con conductas que indican falta de mantenimiento o de revisión de la embarcación tras la invernada, o de previsión y chequeo de los sistemas de propulsión o gobierno de la misma antes de zarpar. Ese factor suele ser menor en el chárter dado que los armadores suelen disponer de una flota con menor antigüedad media que la privada y generalmente tiene un mantenimiento más adecuado. En todo caso se aprecia cierta falta de atención a las más elementales normas de preparación previa a toda navegación, aunque se prevea de corta duración. Todo ello indica que aún queda camino por recorrer en la tarea de concienciar sobre la necesidad de prudencia y preparación náutica de los navegantes de recreo. Tarea en la que se deben involucrar, no sólo, los navegantes sino todos los actores vinculados a este sector, desde la Administración, pasando por las distintas asociaciones de navegantes y de sectores profesionales que desarrollan su actividad comercial en torno a la náutica de recreo.

* * // * *

Normativa reguladora del arrendamiento náutico

La regulación normativa del arrendamiento de embarcaciones para actividades recreativas no resulta algo novedosa en el *corpus* normativo nacional. Mediante Orden³⁴ del Ministerio de Comercio de 21 de marzo de 1968 se regulaba, ciertamente de una manera muy básica, las actividades marítimas turístico-deportivas. En el breve preámbulo de la norma se indicaba que el “alto nivel turístico” y la existencia de una oferta, sobre todo por parte de empresas extranjeras, de actividades relacionadas con los deportes náuticos, incluida la pesca deportiva, aconsejaba ordenar normativamente esta actividad.

La citada norma, actualmente derogada, disponía de siete artículos que recogían aspectos básicos que la normativa actual ha regulado con mayor precisión. Así, limitaba a 22 metros la eslora de las embarcaciones de recreo susceptibles de ser arrendadas, fijando el número máximo de pasajeros a bordo 12, limitación que se mantiene en la normativa hoy en vigor. Se exigía la suscripción de un seguro de accidentes que cubriese tanto a pasajeros como tripulantes y se incluía un procedimiento de autorización de las actividades reguladas de alquiler.

Ese tipo de actividades comerciales estaba abierta a empresas extranjera las cuales podían beneficiarse de determinadas exenciones fiscales, si bien veían limitado el número de periodos de campaña en los que podían solicitar licencia de explotación para una misma embarcación. Además, se les exigía que al menos la mitad de los tripulantes fueran de nacionalidad española, seguramente buscando un equilibrio entre el hecho de que una buena parte de las empresas que ofrecían ese tipo de actividad náutica fueran extranjeras y la protección de mercado laboral nacional.

En la actualidad el marco regulatorio del arrendamiento náutico se recoge en la Ley de Navegación Marítima (LNM, Ley 14/2014)³⁵. Sin embargo, la actividad del alquiler náutico está afectado por otro tipo de normativa de distinto rango que regula diversos aspectos relativos a las tripulaciones y sus titulaciones, al material de seguridad marítima, normativa de despacho, seguros y obligaciones fiscales o tributarias, por citar los más relevantes.

³⁴ BOE núm. 91 de 15abr1968. <https://boe.es/boe/dias/1968/04/15/pdfs/A05560-05564.pdf>

³⁵ BOE núm. 180 de 25jul2014. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2014/BOE-A-2014-7877-consolidado.pdf>

El arrendamiento náutico en la Ley de Navegación Marítima

Aunque antes que la LNM incluyera el arrendamiento náutico entre su articulado ya existía la Orden del Ministerio de Transportes de 4 de diciembre de 1985 que regulaba dicha práctica, se considera necesario desarrollar, previamente, los aspectos regulatorios de la LNM, antes de tratar los de la orden ministerial.

Esta ley, actualizó y codificó distintas materias referidas a la navegación y al comercio marítimo que se encontraban reguladas de forma dispersa, y es junto con el Texto Refundido de la Ley de Puertos Españoles y Marina Mercante, la norma básica especializada regulatoria del negocio marítimo.

En su Título IV (de los contratos de utilización del buque) incluye un capítulo específico (Cap. V) dedicado al arrendamiento náutico, también conocido como chárter o alquiler náutico. Dicho Título, desarrolla a lo largo de sus 125 artículos, las relaciones contractuales en relación al arrendamiento de buques y de los distintos tipos de contrato de transporte, ya sea mediante fletamentos o conocimiento de embarque, señalando las obligaciones y derechos del porteador y cargador, transporte de pasajeros o de remolque, actividades comerciales y contractuales que pueden derivar en complejos litigios, máxime teniendo en cuenta las cuantiosas indemnizaciones que suelen estar detrás de los mismos. Es por lo tanto una normativa que afecta de manera sustancial a la actividad del transporte marítimo en España, actividad comercial que en 2021 conllevó, en los Puertos Nacionales de Interés General el movimiento de más de 520 millones (M) de toneladas en mercancía de todo tipo, 17,2 M de TEU,s o casi 20 M de pasajeros³⁶.

Pues bien, como se ha citado, tan relevante Título dedica un capítulo específico al arrendamiento náutico, actividad comercial que aun no siendo menor, en 2017 las empresas de alquiler de embarcaciones alcanzaron los casi 70 M € de ingresos de explotación y el conjunto de las empresas vinculadas al sector superaron los 3.000 M€³⁷, está muy lejos de las cifras de negocio y del peso económico que la marina mercante tiene sobre la economía nacional

³⁶Fte. Publicación anual de Puertos del Estado. https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx

³⁷ Universidad Complutense, Abay Analistas Económicos (2018). *El impacto económico de la náutica de recreo*. https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-36703/FullReportICAE_ANEN.pdf

comparada con la de la náutica de recreo, por lo que puede sorprender que estas dos actividades se regulen en el mismo Título.

Los siete artículos que contiene el Capítulo V no son los únicos que afectan, en la LNM, al chárter náutico, como ahora detallaremos.

El artículo 307 define el concepto de arrendamiento náutico detallando sus elementos. El contrato de chárter responde a lo recogido en el artículo 1543 del Código Civil (CC), el arrendador³⁸, propietario o armador del buque o embarcación, cede o pone a disposición del arrendatario dicho bien a cambio de un precio. Elemento esencial y diferenciador del arrendamiento náutico estriba en que el bien arrendado no puede destinarse más que a un fin deportivo o de recreo.

La norma prevé dos modalidades de arrendamiento náutico, con dotación, es decir con tripulación, o sin ella. Los preceptos que regulan ambas modalidades de contrato presentan unos elementos comunes y otros diferenciados.

En el siguiente cuadro se estructuran los aspectos normativos comunes y los singulares incluidos en la LNM y que afectan al arrendamiento náutico.

(NOTA: se incluye un salto de página por razones de maquetación del texto)

³⁸ Aunque son términos que en algún caso pueden parecer sinónimos y se usen de manera indistinta, conviene matizar las diferencias entre propietario de un buque, armador y naviero. **Propietario** es el que ostenta la propiedad del bien; **armador** es el que, siendo o no propietario (puede haber arrendado el buque) dispone de la posesión del bien y lo dedica a la navegación bajo su responsabilidad. Por último, **naviero** es aquella persona que, pudiendo o no ostentar la propiedad o posesión, dedica el buque, efectivamente, a explotación comercial. (art. 145 de la LNM)

Comunes	Sin Dotación	Con Dotación
<p>Disposiciones del Capítulo V. Carácter imperativo.</p> <p>El Contrato será por escrito (art.189)</p> <p>Las acciones que puedan originar litigio en este tipo de contrato prescriben al año, bien desde fin del contrato o del desembarque definitivo del arrendatario si fuere posterior. (art. 306)</p> <p>Pactos libremente acordados entre las partes³⁹.(art. 308.2y3)</p>	<p>Disposiciones aplicables relativas al contrato de arrendamiento de buques (Cap. I, Título IV).</p> <p>Referencia concreta en el art. 192.3; que otorga carácter imperativo a que el buque o embarcación sea entregado en estado de navegabilidad⁴⁰. Este precepto se relaciona con el art. 194.2 que reitera la obligación del arrendador a efectuar las reparaciones necesarias para alcanzar y mantener el, citado, estado de navegabilidad, salvo que exista culpa por parte del arrendatario. Se refuerza la carga que recae sobre el armador en este ámbito, al considerar nulo cualquier pacto que exonere al arrendador de la obligación expuesta,</p> <p>En caso de interrupción en el uso del buque, el art. 198.2 otorga al arrendatario el derecho a reclamar una rebaja del precio pactado o la resolución del contrato.</p>	<p>Artículo 210 de la LNM (Cap. II, contrato de fletamento). Este precepto prevé que lo regulado para el flete de mercancías se aplique, en este caso, al chárter en aquello que se compatible con el tipo de contrato y en especial lo relativo a la puesta a disposición del buque (art. 211, puerto y fecha convenidos), empleo del mismo (art. 212, estado de navegabilidad y art. 213, características del buque fijadas en el contrato) y la extinción anticipada (art. 214 incumplimiento de lo anterior).</p>

Cuadro núm. 7

De la regulación expuesta se derivan una serie de derechos y obligaciones, tanto para el arrendador (propietario o armador) como para el arrendatario, que como ocurría con las condiciones del contrato, son diferentes según el chárter sea con o sin dotación.

En los cuadros siguientes, se recogen los derechos y obligaciones de arrendador y arrendatario según los distintos tipos de contrato.

(NOTA: se incluye un salto de página por razones de maquetación del texto)

³⁹Los pactos no pueden ser contrarios a las “leyes, la moral, ni al orden público”. Art. 1255 CC

⁴⁰“La navegabilidad consiste en poner el buque, en las condiciones descritas en la póliza y en buenas condiciones de navegar, a disposición del fletador en el lugar y fecha convenidos. Esa obligación es ininterrumpida, durante toda la vigencia del contrato”. Sentencia 193/20017; Audiencia Provincial de Palma de Mallorca, Sección 5ª, procedimiento Civil. SAP IB 1299/2017

Actor	Modalidad	Derechos	Obligaciones
Arrendador	Sin Dotación	Recibir el precio del arriendo (art. 307)	Poner a disposición el buque acordado en condiciones de navegabilidad y en el puerto y fecha pactados (art. 188) y 307)
		Derecho a comprobar el estado del buque en cualquier momento, sin perjudicar la actividad náutica. (art. 194.1)	Durante el tiempo de contrato, hacerse cargo de las reparaciones precisas para mantener el estado de navegabilidad, salvo culpa del arrendatario. (art. 194.2)
		A recibir el buque en el mismo estado en que se entregó, salvo el desgaste normal derivado del uso pactado (art. 195.3)	Abonar la cantidad pactada en caso de retraso en la puesta a disposición del buque. (art. 309)
		Quedar libre de cargas a terceros por el uso que del bien arrendado haga el arrendatario. (art. 197)	Establecer, durante la duración del contrato, un seguro de responsabilidad civil (RC). (art. 312)
		Ser informado, a la brevedad posible, de cualquier daño o incidente que pueda afectar a la navegabilidad o seguridad del bien arrendado. (art. 311)	
	Con Dotación	Recibir el precio del arriendo y el coste pactado de la dotación (art. 307)	Poner a disposición el buque acordado en condiciones de navegabilidad y en el puerto y fecha pactados (art. 211, 215 y 307)
		Quedar libre de cargas a terceros por el uso que del bien arrendado haga el arrendatario. (art. 197)	Ejercer una vigilancia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad (art. 212.3)
		Resarcirse de los daños causados en el buque debido a la entrada o estancia en un puerto inseguro designado por el arrendatario, salvo falta diligencia del patrón. (art. 216.2)	En caso de inhabilitación del buque, el arrendador deberá transportar a su coste al arrendatario y acompañantes hasta el puerto de destino pactado. (art 224.1)
			Seguir las instrucciones del arrendatario en referencia al empleo del barco, salvo riesgo para la seguridad o navegación (art. 310)
			Establecer, durante la duración del contrato, un seguro de responsabilidad civil (RC). (art. 312)

Cuadro núm. 8

Actor	Modalidad	Derechos	Obligaciones
Arrendatario	Sin dotación	Recibir indemnización en caso de retraso en la puesta a disposición del buque. entrega del buque. Si la demora fuera superior a 48 horas, tiene derecho a recibir la indemnización y a resolver el contrato. (art. 309)	Pagar el precio acordado (art. 307)
		Recibir el buque en buen estado de navegabilidad. (art. 192.1)	Mantener el buque en buen estado de navegabilidad (art. 194.1)
			Restituir el bien arrendado en el momento pactado y en el estado en el que fue arrendado. (art. 195)
			Mantener al arrendador indemne de cargas a terceros (art. 197)
			Informar al arrendador, a la brevedad posible, de cualquier daño o incidente en el buque que pueda afectar a la seguridad o la navegación (art. 311)
	Con dotación	Recibir indemnización en caso de retraso en la puesta a disposición del buque. Si la demora fuera superior a 48 horas, tiene derecho a recibir la indemnización y a resolver el contrato. (art. 309)	Pagar el precio acordado por el arriendo del buque y el costo de la tripulación (art. 307)
		Dar instrucciones a la tripulación sobre el empleo del buque, dentro de los acuerdos pactados. (art 310)	Seguir las instrucciones y órdenes del patrón relativas a la seguridad del buque, pasaje y navegación (art. 310)

Cuadro núm. 9

Puede apreciarse que los preceptos aplicables son compartidos con otros tipos de negocios marítimos si bien subyacen dos singulares diferencias, el uso del bien arrendado sólo puede ser destinado a un fin recreativo o deportivo y, aunque el contrato de arrendamiento náutico prevé pactos convenidos entre las partes, las disposiciones que lo regulan son de carácter imperativo y no dispositivo como ocurre en buena parte de otros negocios marítimos. Esta última característica parece perseguir una mayor protección al arrendatario náutico frente a los arrendadores, considerando a aquel un consumidor⁴¹ más que un agente marítimo al uso.

Por último, cabe resaltar que, aunque la normativa tratada no hace una distinción entre buque o embarcación de recreo⁴² a la hora de tratar el arriendo con o sin dotación, el desarrollo

⁴¹ Sanlorenzo, Carlos. (2022). *El contrato de gestión de chárter (I)*. N&Y, núm. 60, abr/may 2022. P 88.

⁴² **Buque**: es todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por mar y para transportar personas o cosas, que cuente con una cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 m. (art. 56 LNM). **Buque de recreo** es todo buque con un arqueo inferior a 3000 GT y con capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la

normativo nacional en el ámbito marítimo descarta la posibilidad de que un buque de recreo pueda navegarse sin dotación profesional. Así pues, podría darse el arriendo de un buque de recreo sin dotación, si el arrendatario aporta a su costo la misma y el arrendador acepta dicho acuerdo. Esta posibilidad, si quiera teórica, enlazada con lo recogido en el artículo 308.2 de la LNM que nos remite a lo regulado para el contrato de arrendamiento de buques abriéndonos la posibilidad del subarriendo del buque y cesión del arriendo (art. 199 LNM). Esta nueva relación contractual no puede efectuarse sin el consentimiento del arrendador y en todo caso debe llevarse a cabo mediante instrumento escrito. En caso de subarriendo, el arrendatario mantiene la obligación de pago al arrendador lo cual no impide que en caso de impago pueda el arrendador ir contra el subarrendatario. En caso de cesión del arriendo, decae la relación contractual entre el arrendador y arrendatario, pasando al cesionario.

La actividad de chárter en España se centra en el alquiler de pequeñas embarcaciones de recreo⁴³, por lo que no parece probable que se produzcan situaciones de subarriendo o cesión de arriendos sin dotación en embarcaciones de recreo.

La LNM desarrolla en su Título V los contratos auxiliares de la navegación, entre ellos se incluye el de gestión naval. Esta relación jurídica presenta interés para el arrendamiento náutico que como venimos repitiendo tiene como finalidad exclusiva el recreo o una actividad deportiva.

Se ha expresado que el arrendamiento náutico se puede ejercer sobre un buque, en este caso habitualmente se llevará a cabo bajo la modalidad de “con dotación”. La inversión y los gastos de mantenimiento y de tripulación de estos megayates son elevados y no es inhabitual que dichos bienes sean propiedad de personas, normalmente jurídicas, cuya actividad principal no tenga vinculación directa con el negocio marítimo, por lo tanto, es improbable que el arrendamiento náutico se lleve a cabo directamente entre el arrendatario y el propietario o arrendador del buque. Lo habitual es que el arrendatario se relacione comercialmente con uno de estos dos actores. El primero sería a través de un gestor naval; éste previamente habría establecido una relación mercantil con el propietario del buque de tal manera que se comprometería con este a gestionar aspectos relacionados con la explotación del buque,

tripulación. (art.2.B.13. Rgt de Inspección y Certificación de Buques Civiles. RD 1837/2000). **Embarcación** es todo vehículo naval sin cubierta corrida y el de eslora inferior a 24 metros. (art. 57 LNM). **Embarcación de recreo** es aquella con una eslora comprendida entre los 2,5 y 24 metros. (art.2.B.17. Rgt de Inspección y Certificación de Buques Civiles. RD 1837/2000).

⁴³ El 79% de las embarcaciones alquiladas en 2020 fueron tipo lanchas o semirrígidas. “El alquiler de barcos. Una tendencia en pleno crecimiento” (2021). Click&Boat/ Nautal.

mediante una gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del buque. Es relevante señalar que entre el gestor naval y el propietario del buque (también podría ser un armador arrendatario como veremos más adelante) no existe un “vínculo laboral de dependencia”⁴⁴, sino una relación contractual de tipo mercantil mediante la cual el gestor se compromete, mediante una remuneración, a llevar a cabo una gestión diligente y leal hacia el propietario del buque, protegiendo sus intereses, es por lo tanto un colaborador autónomo e independiente. La falta de subordinación laboral pone a salvo al gestor de la responsabilidad contractual que pudiera derivarse de un contrato gestionado entre el propietario del buque y un tercero, si bien para ello el gestor deberá manifestar a la tercera persona su condición de mandatario y la identidad del propietario del buque.

El régimen jurídico entre el gestor naval y el propietario del buque o armador, dependiendo de que la misma sea o no duradera, se rige por la Ley de Contrato de Agencias⁴⁵ o por el Código de Comercio⁴⁶.

El segundo caso se produce cuando la relación comercial del arrendatario del buque de recreo se efectúa con un armador que previamente ha suscrito un contrato de arrendamiento de buque. Este tipo de negocio jurídico viene recogido en capítulo I del título IV de la LNM. Capítulo que como ya se ha dicho, es aplicable al arrendamiento náutico sin dotación. En el caso de arrendamiento de buque, el arrendatario pasa a tener la posesión y uso del bien y deviene en titular de una empresa de navegación, asumiendo por lo tanto con plenitud las responsabilidades contractuales derivadas de un eventual incumplimiento en los contratos de arrendamiento náutico que suscriba⁴⁷.

Por ello resulta relevante que el eventual arrendatario de un buque de recreo conozca la posición jurídica que tiene la persona con la que acuerda el arriendo, toda vez que caso de que el pacto no discorra de manera pacífica será necesario precisar si dicha persona actuó como armador, gestor náutico o pretende arrogarse un mero papel de intermediación entre armador-arrendador y arrendatario. En todo caso se estará a los dispuesto para el arrendamiento náutico

⁴⁴ Sentencia 372/2017 de 14dic2017 de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca. SAP IB 2172/2017.

⁴⁵ Ley 12 de 1992, BOE núm. 129 de 29may1992. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1992/BOE-A-1992-12347-consolidado.pdf>

⁴⁶ Art. 244 y ss. Real Decreto de 22ago1885, Gaceta de Madrid núm. 289 de 16oct1885. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1885/BOE-A-1885-6627-consolidado.pdf>

⁴⁷ Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) 6053/1990 de 26jul1990 y 10787/1995 de 01abr1995, recogen los elementos diferenciadores del contrato de arrendamiento frente a otros como puede ser el de fletamento por tiempo.

en la LNM y a lo pactado entre partes si no contraviene los condicionantes imperativos recogidos en dicha norma, y en todo caso la aplicación de ésta no excluye la protección que como consumidor tiene el arrendatario, otorgada por la Ley⁴⁸ General de Defensa de los Consumidores y Usuarios⁴⁹.

Por lo que se refiere al alquiler de embarcaciones, suele ser habitual que el arriendo se efectúe a través de plataforma *on line* gestionadas por empresas de intermediación que no tienen la consideración de arrendadores al no ser los verdaderos armadores de la embarcación arrendada. En estos casos, también es importante que el arrendatario conozca el papel contractual que juega cada uno de los actores, al objeto de llegado el caso, orientar adecuadamente sus reclamaciones, ya sea en base a la normativa marítima que regula el arrendamiento náutico o a su condición de consumidor.

* * // * *

⁴⁸RDL 1/2007; BOE núm. 287 de 30nov2007. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-20555-consolidado.pdf>.

⁴⁹ Sentencia 37/2021 de 26ene2021 de la Audiencia Provincial de Girona. SAP GI 16/2021.

Normativa de desarrollo sobre el arrendamiento náutico

La citada Orden de 1968 sobre “autorizaciones para actividades marítimo turístico-deportivas”, se derogó por la Orden⁵⁰ del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 4 de diciembre de 1985, sobre “alquiler de embarcaciones de recreo”, aún vigente.

Esta última Orden, como la anterior de breve contenido, hace mención al “gran incremento” que han tenido las actividades de alquiler de embarcaciones de recreo. Con relación a la Orden derogada, la nueva efectúa pocas modificaciones: exige que las embarcaciones de hasta 14 metros de eslora ostenten pabellón nacional; las autorizaciones de explotación se expedirán por 2 años, modificando por lo tanto el concepto de campañas de la Orden de 1968; exige que las embarcaciones se ajusten a lo preceptuado a lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar de 1974 (SOLAS), en concreto a lo exigido al Grupo III, Clase Q, superando, por lo tanto, la referencia general que la Orden de 1968 hacía a la obligación de que las embarcaciones se ajustasen a las “normas reglamentarias de la seguridad de la vida en la mar”.

El desarrollo de la actividad del chárter en España desde 1985 ha sido muy importante, por lo que la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) ha venido elaborando diversa normativa interna para desarrollar la Orden de 1985. La última es la Instrucción de Servicio 3/2020 que busca “unificar, clarificar y simplificar” los criterios que las Capitanías marítimas venían aplicando.

Ciertamente la realidad del sector del arrendamiento náutico en España se parece poco a la existente en 1985, no sólo por el incremento del número de empresas de chárter aparejado al incremento e interés de navegantes recreativos por el alquiler de embarcaciones, en especial en la temporada estival, sino por la irrupción de manera clara del chárter de buques de recreo o megayates. Cabe recordar que la Orden de 1965 limitaba el alquiler de embarcaciones hasta los 22 metros de eslora, sin embargo, la actual en vigor no incluye ninguna limitación de eslora.

Lo cierto es que el desarrollo de distinta normativa náutica permite que actualmente coexistan buques y embarcaciones para uso recreativo, con o sin finalidad lucrativa. El RD

⁵⁰ BOE 298 de 13dic1985. <https://www.boe.es/boe/dias/1985/12/13/pdfs/A39360-39361.pdf>

1837/2000, que aprobó el Reglamento de inspección y certificaciones de buques⁵¹, concreta los conceptos de buque y embarcación de recreo⁵², destacando que ambos tipos de naves deben tener un fin recreativo o deportivo, con o sin ánimo de lucro. Cabe añadir que del articulado de la norma que regula el régimen jurídico y normas de seguridad y prevención de la contaminación en buques de recreo, se desprende que los buques de recreo deben de disponer de tripulación profesional⁵³. Por lo tanto, la actividad de chárter abarca desde el alquiler de pequeñas embarcaciones que pueden ser gobernadas por arrendatarios con titulaciones náuticas básicas, cómo puede ser el título de patrón de navegación básica, otras que requieran habilitaciones suplementarias, como la de vela, o títulos recreativos superiores como el patrón de yate o incluso capitán de yate según el tipo de navegación a realizar, hasta buques con tripulación profesional. El regular esta compleja realidad no es fácil y es de justicia reconocer el esfuerzo que la DGMM ha efectuado para sistematizar y simplificar los distintos trámites administrativos que afectan al arrendamiento náutico, máxime teniendo en cuenta que a la normativa sobre arrendamiento se suma la de despacho de la embarcación⁵⁴ y rol ⁵⁵de la tripulación, esfuerzo de sistematización normativa que se ha visto acompañado del impulso y la colaboración que ha prestado al Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN)⁵⁶

El esfuerzo por simplificar los trámites administrativos y la documentación a aportar ha llevado a utilizar un mismo formulario para situaciones distintas y emplear la herramienta administrativa de “Declaración Responsable” recogida en el artículo 69 de ley 39/2015 sobre Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas⁵⁷ en busca de una simplificación de los trámites y en facilitar la relación del administrado con la Administración. Dentro de este deseo de facilitar esta actividad económica debe entenderse la dispensa de bandera que la DGMM introduce cuando el buque no disponga de pabellón del Espacio

⁵¹ BOE 285 de 28nov2000. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2000/BOE-A-2000-21432-consolidado.pdf>

⁵² Ver Nota 42

⁵³ RD 804/2014; BOE núm. 253 de 18oct2014. <https://www.boe.es/boe/dias/2014/10/18/pdfs/BOE-A-2014-10572.pdf>. Art 7.1 “... las tripulaciones deberán estar integradas por personal profesional...”; art. 7.2 “los buques de recreo de uso comercial estarán bajo el mando de un capitán” con titulación profesional adecuada al tipo de buque; art. 9 la DGMM fijará el “número mínimo de tripulantes”; art. 13.3 “los propietarios de los buques, cuando se encuentre a bordo, tendrán la consideración de pasajeros”, excepto que estén en posesión de titulación profesional que le faculte para el gobierno del buque.

⁵⁴ El despacho es la autorización previa que un buque debe recibir de la Autoridad marítima antes de hacerse a la mar (art. 18.1 LNM). La regulación administrativa del procedimiento de despacho está recogida en el Rgto. de despacho de buques (Orden del Ministerio de Fomento de 18ene2000; BOE núm. 28 de 02feb2000)

⁵⁵ Documento donde figura la identidad del propietario, datos del buque y el estado de los certificados técnicos de los que debe disponer. Este documento viene regulado por el Rgto. de despacho y por el RD 1027/1989 (BOE núm. 195 de 15ago1989) y el RD 1435/2010 (BOE núm. 269 de 06nov2010) por lo que se refiere a embarcaciones de recreo, entre ellas las dedicadas al chárter.

⁵⁶ <https://www.noticiasmallorca.es/noticias/Econom%C3%ADa/2019/07/16/81291-2126376.php>

⁵⁷ BOE núm. 236 de 02oct2015. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-10565-consolidado.pdf>

Económico Europeo (EEE). La dispensa de bandera es un procedimiento recogido en el Texto Refundido de la Ley sobre Puertos del Estado y Marina Mercante⁵⁸ (TRLPEMM) en sus artículos 256 y 257 cuya finalidad es proteger económicamente la flota mercante de bandera nacional en la navegación interior y de cabotaje. La dispensa de bandera supone, de hecho, facilitar que embarcaciones de más de 14 metros de eslora y buques de recreo con bandera extranjera puedan llevar a cabo actividades de arrendamiento náutico en España.

Las situaciones que pueden darse en la actividad del chárter náutico son dispares como lo son las exigencias normativas que afectan al alquiler de una embarcación de pequeña eslora con pabellón español o a un buque, o megayate, de pabellón y tripulación extranjera. Con objeto de tener una visión general del tratamiento que la Instrucción de Servicio 3/2020 da a cada una de las distintas situaciones que pueden darse en la actividad del chárter náutico, se han elaborado los dos siguientes cuadros que buscan sintetizar de una manera esquemática dicho tratamiento:

(NOTA: se incluye un salto de sección por razones de maquetación del texto)

⁵⁸RDL 2/2011. BOE núm. 253 de 20oct2011. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-16467-consolidado.pdf>

Cuadro núm. 10. Resumen del contenido de la Instrucción de Servicio 3/2020 de la DG de Marina Mercante

Eslora	Dotación	Pabellón	Documentación embarcación	Documentación a presentar por el Interesado	Acción de la Administración	Obligaciones
E≤24m	Sin tripulación profesional	Pabellón español	Permiso de Navegación o Inscripción	*Declaración responsable ⁵⁹ *Pago o exención IEDMT ⁶⁰	No necesaria Autorización de salida-Despacho	A bordo se debe llevar: *Certificado ⁶¹ acorde a RD 339/2021 *Certificado acorde RD ⁶² 1185/2006 *Certificado de seguro de RC ⁶³ y de accidentes que cubra a las personas embarcadas ⁶⁴
			Licencia de Navegación o Rol	*Solicitud de salida-Despacho ⁶⁵ *Declaración responsable *Pago o exención IEDMT	Emite Resolución de Despacho ⁶⁶	
Pabellón NO español	Los exigidos según estado de bandera	*Declaración responsable. *Pago o exención IEDMT *Solicitud de salida-Despacho. *Certificado del Estado de Pabellón sobre propiedad embarcación, características técnicas y capacidad para ejercer la actividad comercial. *Certificado del Estado de Pabellón sobre condiciones seguridad y navegación ⁶⁷ de la embarcación. *Certificado embarcación acorde a RD 339/2021 y RD 1185/2006 *Certificado de seguro de RC y de accidentes que cubra a las personas embarcadas ⁶⁸	Emite Resolución de Despacho ⁶⁹			
E≤24m	Con tripulación profesional	Pabellón español	Permiso de Navegación o Inscripción	*La requerida en caso de no tripulación profesional. *Solicitud de Salida-Despacho *Rol o Licencia de Navegación *Titulaciones de los tripulantes	Emite Resolución de Despacho	
		Pabellón NO español	Los exigidos según estado de bandera	*La requerida en caso de no tripulación profesional. *Solicitud de Salida-Despacho *Declaración general del Patrón y listado tripulantes. *Titulaciones de los tripulantes	Emite Resolución de Despacho	

⁵⁹ Modelo en ANEXO I

⁶⁰ IEDMT (Impuesto Especial para Determinados Medios de Transporte), regulado por Ley 38/1992 de Impuestos Especiales. (BOE núm. 312 de 29dic1992)

⁶¹ La Instrucción de Servicio hacía referencia a la Orden FOM/1144/2003, que ha sido derogada por el RD 339/2021 (BOE núm. 119 de 19may2021), sobre equipos de seguridad en embarcaciones de recreo.

⁶² Reglamento de radiocomunicaciones marítimas a bordo (BOE núm. 261 de 01nov2006)

⁶³ RD 607/1999 (BOE núm. 103 de 30abr1999). <https://www.boe.es/eli/es/rd/1999/04/16/607/dof/spa/pdf>

⁶⁴ Orden Ministerio Transporte, Turismo y Comunicaciones de 4dic1985 (BOE núm. 298 de 13dic1985)

⁶⁵ Modelo en ANEXO II

⁶⁶ Modelo en ANEXO III. La duración del Despacho será igual a la validez de los certificados de la embarcación

⁶⁷ Posible exención parcial según *Seaworthiness*, caso de aportarlo.

⁶⁸ Orden Ministerio Transporte, Turismo y Comunicaciones de 4dic1985 (BOE núm. 298 de 13dic1985)

⁶⁹ La duración será por un periodo de 3 meses o la vigencia de los certificados de la embarcación si es menor. Si el Pabellón es comunitario la validez es igual a las españolas.

Cuadro núm. 11. Resumen del contenido de la Instrucción de Servicio 3/2020 de la DG de Marina Mercante

Eslora	Dotación	Pabellón	Documentación embarcación	Documentación a presentar por el Interesado	Acción de la Administración	Obligaciones
E>24m	Procedimiento Ordinario	Ambos casos		Seguirá el procedimiento previsto en el Rgto sobre Despacho de Buques (Orden M° de Fomento de 18ene2000)	Seguirá el procedimiento previsto en el Rgto sobre Despacho de Buques (Orden M° de Fomento de 18ene2000)	Además de la documentación reglada, Buques de más de 300GT ⁷⁰ , deben disponer de número IMO ⁷¹ .
	Procedimiento de Comprobación Previa	Pabellón español	Certificado de matrícula Patente de Navegación Rol de despacho/dotación Diario de Navegación Cuaderno de máquinas	*Declaración Responsable *Pago o exención IEDMT *Solicitud inclusión en la Base de Datos de Megayates (BDMY) *Certificado de seguro de RC ⁷² y de accidentes que cubra a las personas embarcadas ⁷³ . Puede sustituirse por una póliza P&I ⁷⁴ . *Solicitud de Salida-Despacho *Rol y Dotación *Titulaciones de los tripulantes	Expide Documento acreditativo de inclusión en la BDMY ⁷⁵ . Resolución de Despacho incluyendo limitaciones por características buque y atribuciones tripulación. ⁷⁶	
		Pabellón NO español	Los exigidos según estado de bandera	*Declaración Responsable *Pago o exención IEDMT *Solicitud inclusión en la Base de Datos de Megayates *Certificado de seguro de RC y de accidentes que cubra a las personas embarcadas. Puede sustituirse por una póliza P&I *Certificado de tripulación mínima de seguridad.	Expide Documento acreditativo de inclusión en la BDMY Resolución de Despacho incluyendo limitaciones por características buque y atribuciones tripulación. ⁷⁷	

* * // * *

⁷⁰ Gross Tonnage. Estándar internacional que mide el aqueo o la capacidad de volumen de carga de los buques,

⁷¹ El número IMO , implantado por la Organización Marítima Internacional es un guarismo de siete dígitos que identifica a un buque.

⁷² Nota 63

⁷³ Nota 64

⁷⁴ El P&I (*Protection and Indemnity*) es un tipo de póliza de seguro en el que la aseguradora suele ser una mutua constituida por navieras.

⁷⁵ La validez del documento es de 2 años, caducidad previa de certificados. Modelo en ANEXO IV

⁷⁶ Validez del despacho será de un año o el periodo de validez de sus certificados si es menor

⁷⁷ La validez del despacho será de 3 meses o la vigencia de sus certificados si es menor.

Otra normativa marítima con incidencia en el chárter náutico

La regulación normativa en el ámbito marítimo es muy extensa al abarcar los muchos aspectos que tienen relevancia desde el punto de vista de la seguridad marítima, prevención de la contaminación, titulaciones marítimas (tanto profesionales como recreativas), radiocomunicaciones o, registros, matrícula, despacho y documentación administrativa, entre otras.

Algunas de dichas normas ya se han citado en puntos anteriores, pero se considera de interés profundizar en las que tienen una especial incidencia en los buques y embarcaciones de recreo.

El TRLPEDMM incluye en su artículo 9 a los buques y embarcaciones de recreo dentro de la flota civil española junto con la mercante y la pesquera, por lo que su ordenación y control entra dentro del concepto de Marina Mercante a tenor de lo recogido en el artículo 6 de la misma norma. Por su lado, el ámbito de aplicación de la LNM también alcanza a la flota recreativa⁷⁸, si bien en el desarrollo de esta ley se hacen excepciones de desarrollo a determinados aspectos que afectan a la citada flota, lo que puede interpretarse como que el legislador entiende que existen unas claras diferencias entre el uso, finalidad y características técnicas y de navegación entre la flota mercante, pesquera y de recreo, por lo que la exigencia normativa entre dichas flotas debería ser diferenciada, bien mediante normas distintas o preceptos que recojan dichas singularidades dentro de una norma generalista.

En el ámbito de los navegantes de recreo existe una tradicional demanda para que haya una regulación específica para la náutica de recreo que evidencie las diferencias que este tipo de flota presenta frente a la mercante. Si bien es cierto que existen normas que aplican los mismos criterios para las distintas flotas, no es menos cierto que la LNM ya introdujo preceptos diferenciadores y que se ha venido produciendo un desarrollo orgánico dentro de la estructura de la Dirección Gral. de la Marina Mercante y una producción normativa específica que recoge singularidades de la navegación de recreo y deportiva. Posiblemente no se haya alcanzado el grado de distinción al que se aspira en el sector recreativo, pero es innegable que la DGMM viene mostrándose sensible a dicha demanda.

⁷⁸ Art,s 4 y 6 de la LNM

Las normas reguladoras que afectan a la náutica de recreo no son sólo de ámbito nacional. Ciertamente los navegantes de recreo están sometidos, en la parte que le afecta, a la normativa internacional derivada de Convenios o Protocolos internacionales suscritos por España, entre los que cabe destacar:

* **La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**⁷⁹ de 10 de diciembre de 1982. Norma básica del derecho marítimo internacional que regula aspectos que afectan a la libertad de navegación e impone obligaciones de cumplimiento a los buques según el tipo de aguas marítimas en las que se encuentren, así como el efecto de las diferentes jurisdicciones sobre los buques en cada uno de los espacios marítimos.

* **El Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes**⁸⁰ de 20 de octubre de 1972, que incluye criterios y obligaciones a los navegantes para evitar abordajes en la mar, al mismo tiempo que regula una serie de marcas y señales que permiten identificar los distintos tipos de buques, sus condiciones de navegación, la existencia de peligros en la mar o señalizaciones para ordenar el tráfico marítimo.

* **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)**⁸¹, de 1º de noviembre de 1974. Establece unas normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques.

* **El Protocolo sobre el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques**⁸² de 11 de febrero de 1978, norma que incluye obligaciones y exigencias técnicas en los buques para evitar la contaminación en el medio marino.

* **El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo**⁸³ de 27 de abril de 1979, que desarrolla la obligación genérica que todo navegante tiene de asistir a otro buque o persona que se encuentre en riesgo, salvaguardando la seguridad propia de la tripulación y buque actuante.

Estas cuatro normas internacionales integradas en el *corpus* normativo nacional regulan, entre otros aspectos, derechos y deberes relacionados con la navegación, seguridad marítima y

⁷⁹ BOE núm. 89 de 14feb1997. <https://boe.es/boe/dias/1997/02/14/pdfs/A04966-05055.pdf>

⁸⁰ BOE núm. 163 de 09jul1977. <https://boe.es/boe/dias/1977/07/09/pdfs/A15421-15432.pdf>

⁸¹ BOE núm. 144 de 16jun1980. <https://boe.es/boe/dias/1980/06/16/pdfs/R13380-13601.pdf>

⁸² BOE núm. 249 de 17oct1984. <https://boe.es/boe/dias/1984/10/17/pdfs/R29994-30213.pdf>

⁸³ BOE núm. 193 de 30abr1993. <https://boe.es/boe/dias/1993/04/30/pdfs/A12869-12879.pdf>

protección del medioambiente marino y afectan a todo navegante incluido los recreativos o deportivos.

En el ámbito de la Unión Europea podemos encontrar Reglamentos y Directivas⁸⁴ relacionadas con la actividad náutica y el negocio marítimo. Por lo que se refiere a la náutica de recreo cabe mencionar la Directiva 2013/53/UE⁸⁵ relativa a las embarcaciones de recreo y motos náuticas, si bien el contenido de la misma está orientado a la armonización de los requisitos de diseño y fabricación de dichas naves y a proteger la libre circulación de productos dentro de la Unión. Mayor relevancia en el ámbito del chárter náutico puede tener el Reglamento⁸⁶ (CE) 593/2008 sobre las obligaciones contractuales, conocido como “Roma I”. Esta norma no es específica de la náutica sin embargo si tiene interés en el ámbito que estamos tratando. Ya se ha expuesto que el arrendamiento náutico encuentra su regulación en la LNM, norma especializada en asuntos de navegación y negocio marítimo, sin embargo, cabe recordar que el arrendatario de chárter es una persona que en su relación contractual no busca una finalidad mercantil o empresarial, sino de ocio o recreo, por lo tanto, puede considerarse consumidor⁸⁷, y por lo tanto amparado por la normativa de protección existente para esa condición, entre ellas “Roma I”.

Ya en el plano nacional, existen normas de distinto rango que tienen una incidencia específica sobre las actividades de náutica de recreo en general y sobre el chárter en particular. El cuerpo normativo es muy amplio por lo que se expondrán aquellas que tienen una incidencia relevante en el chárter náutico.

Como se ha expuesto, uno de los documentos que la persona que pretende llevar a cabo actividades comerciales de chárter debe presentar ante la Autoridad Marítima es el pago o exención del IEDMT. Este impuesto especial viene regulado en la ley⁸⁸ 38/1992. Esta norma impone que todos los buques y embarcaciones de más de 8 metros de eslora, así como las motos

⁸⁴ Entre los tipos de actos jurídicos existentes en la Unión Europea se encuentran los reglamentos y las directivas. Los primeros son normas que se aplican automáticamente en los estados miembros, es decir pasan directamente a formar parte del cuerpo normativo de los estados. Las segundas imponen a los estados miembros alcanzar un determinado resultado, si bien cada estado es libre de elegir el procedimiento para desarrollar la normativa nacional que alcance los objetivos fijados en la directiva.

⁸⁵ DOUE núm. 354 de 28dic2013. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013L0053&from=ES>

⁸⁶DOUE núm. 177 de 04jul2008. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&from=ES>

⁸⁷ Sentencia 356/2018 de 13jun2018 del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil). STS 2193/2018.

⁸⁸ Ver nota 60

de agua, están sujetas al citado impuesto⁸⁹ en el momento de la primera matriculación, ya sean nuevas o no. Este impuesto especial es susceptible de exención en determinados casos como es el que el buque o embarcación sea afectada a las actividades de alquiler, si bien la norma exige que dicha afectación lo sea de manera efectiva y exclusiva. Además, precisa que entiende que no se da el alquiler si la embarcación es usada por el propietario o este cede el mismo a persona vinculada a él⁹⁰. Estas exigencias legales han sido motivo de litigios y los tribunales han ido precisando su contenido modificando los criterios aplicados, en determinados expedientes, por la Autoridad Tributaria; así la afectación exclusiva a la actividad de alquiler no debe entenderse como una exigencia efectiva de utilización, sino que la declaración de destino del bien a ese fin es suficiente para cumplir el requisito legal⁹¹. La literalidad del precepto legal parece indicar que el armador del buque o embarcación destinada al alquiler, o persona a él vinculada, no puede hacer uso de la misma toda vez que sólo puede destinarse al alquiler y él no puede ser arrendador y arrendatario al mismo tiempo⁹². Esta rigorista interpretación podría condicionar al armador a llevar a cabo determinadas tareas habituales necesarias en la operativa del negocio del chárter o del mantenimiento de las embarcaciones, cabe recordar que una buena parte de las empresas de arrendamiento son de tipo familiar⁹³. En este sentido la administración tributaria emitió, en febrero de 2010, una consulta vinculante⁹⁴ en la cual exponía que la realización de determinadas acciones, como traslados de embarcaciones o tareas de mantenimiento sobre las mismas, llevadas a cabo por los armadores-arrendatarios o personas vinculadas a estos en la actividad comercial, no se consideraban uso o disfrute de la embarcación, por lo tanto, no decaía la exención sobre el IEDMT.

Abanderamiento, matriculación e inscripción

En el ámbito náutico existen una serie de normas de carácter general que tienen trascendencia en el chárter. Entre la extensa normativa reguladora de aspectos documentales, técnicos, seguridad marítima o titulaciones con aplicación en el ámbito marítimo, cabe resaltar las siguientes normas:

⁸⁹ Art 65.1.b) Ley 38/1992 de Impuestos Especiales. (BOE núm. 312 de 29dic1992).

<https://www.boe.es/buscar/pdf/1992/BOE-A-1992-28741-consolidado.pdf>

⁹⁰ Las recogidas en el art. 79 de la Ley 37/1992 sobre el IVA; (BOE núm. 312 de 29dic1992).

<https://www.boe.es/buscar/pdf/1992/BOE-A-1992-28740-consolidado.pdf>

⁹¹ Sentencia 580/2006 de 01jun2006 del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. STSJ CAT 6595/2006.

⁹² Art. 1254 del CC

⁹³ Nota 24

⁹⁴ Consulta vinculante V0368-10 de 26feb2010 de la Dirección Gral. de Tributos.

https://petete.tributos.hacienda.gob.es/consultas/?num_consulta=V0368-10

RD 1027/1989 abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo⁹⁵.

El Abanderamiento es un acto administrativo que autoriza a enarbolar la bandera nacional tras la finalización de los trámites de registro. Este RD se aplica a todos los buques y embarcaciones, así como a todas las empresas marítimas; de manera general, se exige a todas aquellas a que se inscriban en el Registro Central de Buques y Registro de Empresas marítimas si pretenden estar amparados por la legislación nacional. Dicho registro se estructura en nueve listas según la situación o actividad marítima a la que se vaya a dedicar la nave. Así la 6ª incluye a los buques y embarcaciones cuya finalidad es la navegación de ocio, recreo, deportivo o pesca no profesional en caso de que se exploten con fines lucrativos⁹⁶. La lista 7ª incluye los buques y embarcaciones que sean destinadas a actividades recreativas, pero que se naveguen sin finalidad lucrativa. En ambas listas, los buques y embarcaciones no podrán transportar a más de 12 pasajeros, ni tener un desplazamiento igual o superior a 3.000GT.

En lo referente a las empresas marítimas, las que exploten embarcaciones de la lista 6ª (siempre que tengan más de 9 metros de eslora), se inscribirán en la primera sección del Registro de Empresas Marítimas.

Todas las embarcaciones podrán elegir su puerto de matrícula y los trámites se llevarán a cabo en el Distrito⁹⁷ marítimo que corresponda a dicho puerto.

La norma exige que los buques con un registro igual o superior a 20 GT, dispongan de Patente de Navegación, que es un documento que autoriza la navegación bajo pabellón español y legitima la autoridad, a bordo, del capitán del buque; esta obligación no afecta⁹⁸ a los buques inscritos en la lista 7ª. En el caso de buques con menos de 20GT la patente de navegación será sustituida por la Licencia de Navegación, si bien también pueden optar por reemplazarla por el Rol de Navegación; los buques de recreo de la Lista 7º con desplazamiento igual o superior a 20 GT, deberán cumplir con esta

⁹⁵ BOE núm. 194 de 15ago1989. <https://boe.es/buscar/pdf/1989/BOE-A-1989-19704-consolidado.pdf>

⁹⁶ Incluye las embarcaciones destinadas al chárter pero también las de entidades que utilicen las mismas para su actividad comercial, como por ejemplo escuelas náuticas o de buceo.

⁹⁷ Los Distritos marítimos son órganos administrativos de las Capitanías marítimas, siendo estas, a través del Capitán marítimo, las responsables administrativas de lo relacionado con la gestión y control de la seguridad marítima, incluidos los accidentes y siniestros marítimos, así de la gestión administrativa de la documentación que afecta a los buques, embarcaciones y tripulaciones. RD 638/2007; BOE núm. 132 de 02jun2007.

⁹⁸ Art. 6.3 del Rgto. de Despacho de Buques.

exigencia⁹⁹. Nótese que esta diferenciación de trato normativo no afecta a los buques de la lista 6^a.

RD 1435/2010 Abanderamiento y matriculación de embarcaciones de listas 6^a y 7^a¹⁰⁰.

Ya se ha comentado que en el sector de recreo náutico existe una demanda de singularizar la normativa en este ámbito diferenciándola de la que se exige en la marina mercante o de pesca profesional. Cómo se ha podido apreciar en la norma anterior, las exigencias normativas para las distintas marinas son muy similares. El RD 1435/2010 avanza en el camino iniciado por el RD¹⁰¹ 544/2007, de entender que la náutica de recreo precisa de una normativa más específica, si bien simplifica la tramitación de la documentación exigible, exclusivamente, a las embarcaciones de recreo, es decir a las naves de eslora inferior a 24 metros.

Existe un procedimiento general que es igual para ambas listas de recreo. La tramitación del abanderamiento y matrícula se efectuará ante el Distrito marítimo correspondiente al puerto elegido. La Administración, tras el expediente, registrará la embarcación mediante una “hoja de asiento” y se les expedirá el permiso de navegación. En caso de que la embarcación se despache con tripulación profesional deberá estar en posesión del Rol regulado por el Reglamento sobre Despacho de buques.

Esta norma dispone también de un procedimiento abreviado que, así mismo, afecta a las embarcaciones de las dos listas de recreo siempre y cuando tengan una eslora igual o inferior a 12 metros y no estén incluidas entre las definidas como “alta velocidad” por el RD¹⁰² 1119/1989; en este sentido es relevante señalar que el RDL¹⁰³ 16/2018 determinó que las embarcaciones con una determinada relación de eslora-potencia de motores se considerarán género prohibido a efectos de la Ley Orgánica 12/1995 de represión del contrabando. Esa consideración no afecta a las embarcaciones afectadas a servicios públicos, y las de uso particular podrá excluirse mediante la solicitud de

⁹⁹ Art. 6.4 del Rgto de Despacho de Buques.

¹⁰⁰ BOE núm. 269 de 06nov2010. <https://www.boe.es/boe/dias/2010/11/06/pdfs/BOE-A-2010-17038.pdf>

¹⁰¹ Este RD fue derogado por el RD 1435/2010.

¹⁰² BOE núm. 224 de 19sep1989. <https://boe.es/buscar/pdf/1989/BOE-A-1989-22448-consolidado.pdf>

¹⁰³ BOE núm. 260 de 27oct2018. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2018/BOE-A-2018-14747-consolidado.pdf>

inclusión en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

Como se decía, el RD 1435/2010 dispone de un procedimiento abreviado para embarcaciones de la eslora citada, siempre y cuando disponga de marcado CE. Estas embarcaciones están exentas, si lo desean, del procedimiento de abanderamiento y matriculación, en ese caso se les expedirá un certificado de inscripción el cual les autorizará a enarbolar el pabellón nacional y su navegación estará limitada a las aguas marítimas de soberanía sin sobrepasar las limitaciones según su categoría de diseño.

Debe tenerse en cuenta que, en estos momentos, todas las embarcaciones de recreo que se comercialicen en la Unión Europea deben ostentar el marcado CE.¹⁰⁴

Instrucción de Servicio DGMM 1/2022 Re-Abanderamiento de embarcaciones de recreo¹⁰⁵.

Por último, y dentro del ámbito del abanderamiento es preciso mencionar la citada Instrucción de Servicio que viene a tratar de resolver una situación derivada de una práctica que se extendió entre navegantes de recreo que aprovecharon la disparidad de normativa existente entre los estados miembros de la UE sobre titulaciones, matriculación y equipamiento de seguridad que deben llevar las embarcaciones de recreo. La finalidad perseguida era abanderar las embarcaciones de recreo en estados miembros cuya normativa era más laxa que la española. Ciertamente en un primer momento esta práctica supuso que nacionales y residentes navegasen por aguas marítimas de soberanía con una equipación de seguridad distinta del exigido por la Autoridad Marítima nacional a las embarcaciones de bandera. Tras un proceso de varios años las posibilidades de cambio de bandera se han limitado y además las exigencias de seguridad no dependen, exclusivamente, de la bandera sino de la nacionalidad o residencia del patrón y de las aguas dónde se navegue, por lo que el proceso de cambio a un pabellón extranjero se está viendo revertido. La Instrucción de Servicio citada viene

¹⁰⁴ Así lo dispone el RD 98/2016 (BOE núm. 64 de 15/mar/2016) de requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de motos náuticas y embarcaciones de recreo. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2016/BOE-A-2016-2578-consolidado.pdf>. Norma que transpone la Directiva 2013/53/UE (DOUE núm. 354 de 28/dic/2013)

¹⁰⁵https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/is_01-2022_reabanderamiento_embarcaciones_recreo_procedentes_ue_rev1.pdf

a facilitar el proceso de re-abanderamiento de las embarcaciones que “emigraron” de pabellón.

Las Titulaciones Náuticas

Es preciso recordar que el arrendamiento náutico puede ser con o sin dotación y que el desarrollo normativo impone que los buques de recreo, aunque estén inscritos en la lista 7ª (actividad de recreo no lucrativa) exige estar dotados de tripulación profesional. Por lo tanto, es preciso recorrer la normativa que regula, tanto las tripulaciones profesionales como las de recreo.

RD 875/2014 de titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo¹⁰⁶.

Esta norma fue modificada por el RD 238/2019 introduciendo cambios muy demandados por los navegantes de recreo al objeto de que se pudieran llevar a cabo actividades náuticas retribuidas, aunque estas tengan un alcance muy limitado.

La obtención de los títulos de náutica recreativa, además de exigir como norma general tener la mayoría de edad y superar un reconocimiento psicofísico, exige superar un examen teórico sobre materias náuticas que se lleva a cabo ante representantes de la Autoridad convocante, bien la DGMM o los organismos competentes de la Comunidades Autónomas que tienen transferida esta competencia. Además, es preciso llevar a cabo “prácticas básicas de seguridad y navegación”, diferentes para cada titulación, así como un “curso de formación en radiocomunicaciones”. La realización de las prácticas y el curso son certificadas por una escuela náutica autorizada, y esa certificación es suficiente para la obtención del título. Es decir, no se llevan a cabo exámenes prácticos como ocurre en otros permisos que autorizan a manejar otro tipo de vehículos.

En todo caso conocer las limitaciones de navegación de cada titulación es relevante para el chárter, dado que el arrendador debe conocer que el arrendatario dispone de la titulación adecuada para navegar la embarcación arrendada y llevar a cabo la navegación

¹⁰⁶ BOE núm. 247 de 11oct2014, modificado mediante RD 238/2019 (BOE núm. 104 de 01/may/2019). <https://www.boe.es/buscar/pdf/2014/BOE-A-2014-10344-consolidado.pdf>

dentro de los límites previstos. Este asunto no es menor, toda vez que el arrendador no tendrá responsabilidad de los actos del arrendatario si este supera, sin que aquel pueda tener conocimiento de sus intenciones, sus atribuciones náuticas en lo que se refiere a la zona navegación; pero el arrendador sí podría ser responsable si arrienda una embarcación que por sus características supera las atribuciones del título náutico del arrendatario.

En el siguiente cuadro se sintetizan las titulaciones náuticas y sus atribuciones:

Titulación	Atribuciones Básicas	Atribuciones Complementarias	Habilitaciones anejas¹⁰⁷
Licencia Federativa	Motos náuticas Emb. ≤ 6m E Sólo navegación diurna ≤ 2 millas ¹⁰⁸ de puerto o abrigo		
Patrón Navegación Básica (PNB)	Motos náuticas Emb. Motor ≤ 8m E ≤ 5 millas de puerto o abrigo	Emb. A vela ≤ 8m E	
Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER)	Motos náuticas Emb. Motor ≤ 15m E Navegación ≤ 12 millas paralela a costa Y Navegación entre islas de Baleares Y entre islas del Archipiélago Canario	Emb. A vela ≤ 15m E Emb. A vela ≤ 24m E Emb. Motor ≤ 24m E Atribución que permite la navegación desde la Península hasta el Archipiélago Balear.	Trasporte de suministros a otros recreativos hasta 5 millas del puerto o playa de salida. Actividades de atraque, fondeo, remolque o desplazamiento hasta 5 millas del puerto o playa de salida. Pruebas de mar de embarcaciones de recreo y motos náuticas. Gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas para socorrismo en playas.
Patrón de Yate (PY)	Motos náuticas Emb. Motor ≤ 24m E ≤ 150 millas paralela a costa	Emb. A vela ≤ 24m E	Las del PER y gobernar embarcaciones de recreo transportando hasta 6 pax en excursiones turísticas o pesca deportiva hasta 5 millas de puerto o playa de salida
Capitán de Yate (CY)	Motos náuticas Emb. Motor ≤ 24m E Sin límite de distancia	Emb. A vela ≤ 24m E	Ídem a PY

Cuadro nº 12

¹⁰⁷ Exige disponer del curso de Formación Básica en Seguridad, art. 35. Los habilitados podrán desarrollar las actividades autorizadas en embarcaciones de las listas 6ª y 7ª.

¹⁰⁸ Una milla náutica es unidad de longitud equivalente a 1.852 mts.

La exigencia de título náutico lo es para toda persona que navegue en aguas marítimas sobre las que España tenga algún tipo de derecho o jurisdicción, independientemente de la bandera que ostente la embarcación. Caso de que la embarcación ostente bandera extranjera, recordemos que es posible en España el chárter de este tipo de embarcaciones, la titulación exigida será la de bandera si el patrón tiene esa misma nacionalidad, caso contrario será la de nacionalidad o residencia del patrón. Así, si un español o residente arrienda una embarcación de bandera extranjera deberá estar en posesión de titulación de recreo nacional, por el contrario, si un extranjero no residente alquila una embarcación de bandera nacional el arrendador deberá comprobar que posee titulación de recreo válida en su país de origen. Estas exigencias que vienen recogidas en la disposición adicional 5ª del RD 875/2014 vienen a evitar ciertas prácticas basadas en que la bandera de la embarcación imponía la normativa que debía cumplir el patrón, independientemente de su nacionalidad, para gobernar la embarcación. Este aspecto no es menor dado que, incluso dentro del ámbito de la Unión Europea, existe mucha disparidad entre los procedimientos y exigencias para la obtención de las titulaciones exigibles para gobernar embarcaciones de recreo.

En el cuadro anterior vemos que los capitanes y patrones de yates con habilitación aneja pueden llevar a cabo una navegación con fines comerciales, transportando pasajeros; lo cual no conlleva que dichas titulaciones pierdan su carácter de recreativas y por lo tanto NO profesionales a pesar de que el RD 875/2014 exija para obtener la habilitación estar en posesión de un certificado profesional como es el curso de Formación Básica de Seguridad. Esta situación prevista en esta norma nos permite preguntarnos si el arrendamiento de una embarcación, para llevar a cabo una pequeña excursión a muy pocas millas de la costa, patroneada por una persona con titulación NO profesional debe considerarse arrendamiento náutico con o sin dotación.

Como ya hemos visto, la LNM, en el articulado sobre arrendamiento náutico, no hace una mención expresa a que la dotación de la embarcación arrendada deba ser profesional, sin embargo si se hace una lectura más extensa de dicha norma encontraremos que en la parte expositiva se adelanta la inclusión de un título normativo referido a los “sujetos en la navegación”; en dicha exposición se relaciona directamente el concepto de dotación con el de las titulaciones recogidas en el Convenio

Internacional¹⁰⁹ sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW 78/95) que son las conocidas como titulaciones profesiones de la gente de mar y que en la normativa nacional se concretan mediante el RD 269/2022 sobre títulos profesionales y competencias de la marina mercante. Esta norma no recoge, como no podía ser de otra manera, los títulos recreativos de capitán y patrón de yate.

Por su parte, la IS 3/2020 ya citada, distingue con claridad entre embarcaciones arrendadas con o sin “tripulación profesional”, es decir no cabe la tripulación recreativa. Así pues, cabría preguntarse si la actividad marítima consistente en una excursión turística en una embarcación de recreo patroneada por una persona con titulación no profesional, entra dentro de los dos supuestos de arrendamiento náutico previstos en la LNM. No cabe entender que se está ante un arrendamiento sin tripulación dado que el arrendatario no toma la responsabilidad de la navegación de la embarcación, pero tampoco estamos ante un arrendamiento con dotación, toda vez que esta debe ser profesional. Y por lo que se refiere a la IS 3/2020, dado que toda embarcación destinada al chárter (lista 6ª) debe someterse a los trámites de despacho, sólo cabe entender que la embarcación de recreo que realice excursiones, en el supuesto que estamos tratando, debe ser despachada como “sin tripulación profesional”. Ahora bien, del contenido de la norma que regula las titulaciones de recreo se desprende que este tipo de excursiones también pueden realizarse con embarcaciones de recreo inscritas en la lista 7ª.

Por lo tanto, la respuesta a la pregunta planteada es que las excursiones turísticas que pueden llevarse a cabo con titulaciones de recreo no entran dentro de ninguno los dos tipos de arrendamiento náutico regulados por la LNM. Cabría entonces preguntarse qué tipo de relación contractual se tiene en ese supuesto y cuáles serían las obligaciones y derechos del patrón y del pasaje. El patrón oferta un producto consistente en desarrollar una navegación marítima a bordo de una embarcación de recreo por el cual espera recibir del pasajero una contraprestación económica. El pasajero tiene derecho a que se cumpla lo ofertado por el patrón, así como a que la embarcación esté en estado de navegabilidad adecuado durante todo el trayecto, deberá por supuesto pagar el precio acordado y mantener en todo momento el buen orden a bordo y un comportamiento que no ponga en riesgo la seguridad de la navegación y seguir las instrucciones e indicaciones dadas

¹⁰⁹ BOE núm. 267 de 07nov1984. <https://www.boe.es/boe/dias/1984/11/07/pdfs/A32074-32116.pdf>

por el patrón en ese aspecto. Lo limitado de la navegación sugiere que las excursiones se desarrollarán en un itinerario determinado, pero en caso de que la ruta de navegación quede a criterio del pasajero o del pescador deportivo, el patrón deberá tener en cuenta dichas indicaciones salvo que el cumplimiento de las mismas conlleve un riesgo para la seguridad del pasaje, embarcación o navegación. Es relevante recordar el criterio ya expuesto que el chárter náutico es una actividad comercial, más que mercantil, y que la normativa de consumo es directamente aplicable¹¹⁰.

Concluida esta argumentación, más propia de laboratorio, cabe proseguir con las titulaciones náuticas que permiten llevar a cabo el chárter con tripulación.

RD 269/2022 sobre títulos profesionales y competencias de la marina mercante¹¹¹.

Esta norma recoge las diferentes titulaciones profesionales, así como las atribuciones de cada una de ellas. La norma diferencia entre “títulos profesionales” y “títulos y certificados nacionales”. Se citarán sólo aquellas titulaciones con atribuciones adecuadas a las exigencias del chárter náutico.

Entre los certificados nacionales hay que citar el Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo (PPER). En puridad no es una titulación profesional recogida en el Convenio¹¹² STCW 78/95, si bien para obtener este certificado se exige poseer títulos y certificados profesionales. El PPER responde a un reiterado deseo de los titulados deportivos para poder llevar a cabo actividades lucrativas y se implantó antes que el procedimiento de habilitaciones anejas. Este certificado se creó mediante Resolución¹¹³ de la DGMM de 15dic2011, lo que permitió que, partiendo de la titulación recreativa de capitán de yate, la realización de determinados cursos y certificaciones profesionales y superar un examen teórico, se pudiera obtener el certificado de PPER y poder llevar a cabo determinadas actividades náuticas remuneradas¹¹⁴.

¹¹⁰ Ver notas 41, 48 y 49.

¹¹¹ BOE núm. 88 de 13abr2022. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2022/BOE-A-2022-6047-consolidado.pdf>

¹¹² BOE núm. 267 de 07nov1984. <https://www.boe.es/boe/dias/1984/11/07/pdfs/A32074-32116.pdf>

¹¹³ Norma derogada.

¹¹⁴ Este certificado viene regulado por la Resolución de la DGMM de 12jul2017. BOE 213 de 05sep2017. <https://www.boe.es/boe/dias/2017/09/05/pdfs/BOE-A-2017-10215.pdf>

La actual regulación permite a los PPER ejercer de patrón de embarcaciones de recreo, transportando hasta 12 pasajeros en navegaciones a lo largo de la costa sin alejarse de esta más de 60 o 150 millas, según se esté ante un PPER de 1ª o 2ª categoría. En ningún caso pueden gobernar buques de recreo en actividades de chárter.

Los buques de recreo, como hemos dicho, deben contar con tripulación profesional, que abarcarán las secciones de puente (control de la navegación) y de máquinas (si es que el diseño y características del buque lo exige). Recordemos que los buques de recreo no pueden superar las 3000 GT de desplazamiento. En base a esos criterios y en aras de la claridad se adjunta un cuadro de las titulaciones profesionales que pueden ejercer los cargos de capitán u oficial de puente en los buques de recreo.

Título	Capitán	Oficial de Puente
Capitán de Marina Mercante (MM)	Cualquier tipo de buque	Cualquier tipo de buque de recreo
Piloto de 1ª Clase de MM	Cualquier tipo de buque	Cualquier tipo de buque de recreo
Piloto de 2ª Clase de MM	< 500 GT y navegación < 60 millas de la costa*.	Cualquier tipo de buque de recreo
Patrón de Altura de MM	< 500 GT y navegación < 60 millas de la costa*. < 1600 GT*.	Cualquier tipo de buque de recreo
Patrón de Litoral de MM	< 200 GT y navegación < 60 millas de la costa* < 500 GT y navegación < 60 millas de la costa*	< 1600 GT
* = Exige, además de la posesión del título, cumplir determina edad y determinado tiempo de embarque en funciones de oficial de puente (art,s 14, 15 y 16)		

Cuadro núm. 13

Es responsabilidad del arrendador el dotar al buque de la tripulación mínima determinada por la Autoridad marítima¹¹⁵, y además que la misma disponga de la habilitación profesional para el cargo que vaya a desarrollar a bordo. Si el arriendo es sin dotación, esta obligación recaerá en el arrendatario.

¹¹⁵Instrucción de Servicio N° 2/2021 sobre la asignación de la tripulación mínima de seguridad en buques de recreo. https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/is_2-2021tripulacionminima.pdf

Equipos de Seguridad

La mar es un medio dónde cualquier incidente puede verse agravado en razón de las características singulares del medio, a que este puede acaecer lejos de la costa lo que conllevaría dificultades de comunicación, de localización de la embarcación y por lo tanto la asistencia podría dilatarse.

Para minimizar los riesgos inherentes a la navegación se exige que todo buque o embarcación, tanto profesional como de recreo, porte determinados equipos de seguridad que den respuesta a los incidentes más graves, como el fuego a bordo, el hundimiento o la pérdida de gobierno, así como lesiones o heridas en los tripulantes o pasajeros. La náutica de recreo no podía quedarse fuera de estas exigencias, y es a través de la siguiente norma como se regula.

RD 339/2021 sobre equipos de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo¹¹⁶.

El ámbito de esta norma se limita a las embarcaciones de recreo. Mediante RD 804/2014 se establece el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros¹¹⁷, norma más exigente que el RD 399/2021, pues no debe olvidarse que los buques de recreo exigen para su gobierno de tripulación profesional.

La determinación de los equipos de seguridad depende de las características de la embarcación, en especial la eslora y la motorización de la misma y sobre todo de la zona de navegación en la que se encuentre.

(NOTA: se incluye un salto de página por razones de maquetación del texto)

¹¹⁶ BOE núm. 119 de 19may2021. <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/19/pdfs/BOE-A-2021-8268.pdf>

¹¹⁷ BOE núm. 253 de 18oct2014. <https://www.boe.es/boe/dias/2014/10/18/pdfs/BOE-A-2014-10572.pdf>

El RD 339/2021 prevé 7 zonas de navegación según el cuadro siguiente:

Zona	Espacio marítimo que comprende
1	Zona de navegación ilimitada
2	Aguas marítimas entre la línea de costa y una paralela a esta hasta las 60 millas náuticas
3	Aguas marítimas entre la línea de costa y una paralela a esta hasta las 25 millas náuticas
4	Aguas marítimas entre la línea de costa y una paralela a esta hasta las 12 millas náuticas
5	No permite navegar más allá de 5 millas náuticas de un punto de abrigo o playa accesible
6	No permite navegar más allá de 25 millas náuticas de un punto de abrigo ¹¹⁸ o playa accesible
7	Navegación permitida sólo en aguas costeras protegidas.

Cuadro núm. 14

Otro factor a tener en cuenta es la categoría de diseño de la embarcación. Esta hace referencia a un estándar establecido en la Unión Europea mediante el que se determina en qué condiciones de mar, según la altura de ola y fuerza de viento, puede navegar con seguridad una embarcación de un determinado diseño. La normativa española que recoge las disposiciones europeas es el RD 98/2016 sobre requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes¹¹⁹. Esta norma clasifica a las embarcaciones en 4 categorías de diseño. La categoría A puede navegar en todas las zonas; la B en todas excepto la 1; la C puede hacerlo de la 4 a la 7; y la D, exclusivamente, en la 7. El diseño también condiciona el número de pasajeros que la embarcación puede transportar según la zona marítima en la que navegue; cuanto más amplia es la zona de navegación menor es el número de pasajeros autorizado para una misma embarcación

En base a los parámetros expuestos se determina, por ejemplo, el número y tipo de elementos de salvamento, de radiocomunicación¹²⁰ o contraincendio¹²¹, así como determinadas prevenciones¹²² para evitar la contaminación del medio marino ya sea por vertidos de hidrocarburos, residuos o aguas sucias.

¹¹⁸ Abrigo es lugar que permite el refugio de la embarcación y la llegada de sus ocupantes a tierra. (art. 3.2)

¹¹⁹ BOE núm. 64 de 15mar2016. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2016/BOE-A-2016-2578-consolidado.pdf>

¹²⁰ Los equipos de radiocomunicación para la náutica de recreo vienen regulados en el capítulo IV del RD 1185/2006, BOE núm. 261 de 01nov2006. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2006/BOE-A-2006-18968-consolidado.pdf>

¹²¹ Como ANEXO V, se incluye una tabla con los distintos elementos de seguridad obligatorios durante la navegación.

¹²² Capítulo V del RD 339/2021

Lo expuesto hasta el momento tiene un claro componente técnico desde el punto de vista de la seguridad de la navegación, pero también es relevante desde el punto de vista contractual del chárter.

El RD 339/2021 determina en su artículo 4 que el propietario, o en su caso el patrón, serán los responsables de que la embarcación lleve a bordo el equipo de seguridad establecido para la misma y para la zona de navegación en la que se esté; así mismo en el artículo 3.5 se prohíbe que las embarcaciones naveguen si las condiciones de mar y viento superan las de su diseño. Estas obligaciones afectan tanto al arrendador como al arrendatario. El primero deberá entregar la embarcación arrendada, además de en estado de navegabilidad, con los equipos de seguridad al completo, dependiendo del tipo de embarcación y de la zona de navegación dónde se tenga previsto navegar. Esta zona puede ser determinada por el arrendatario o limitada por el arrendador, en base al libre pacto que permite la LNM, o bien porque la embarcación esté limitada, mediante despacho, para una zona determinada menor de lo que permitiría su diseño de construcción.

Por su parte el arrendatario debe comprobar que la embarcación dispone de los elementos de seguridad, dado que durante la navegación será él, el responsable. Así mismo debe evitar navegar fuera de la zona de navegación para la que esté despachada o si no cuenta con los elementos de seguridad exigidos en la misma. El arrendador tampoco deberá arrendar una embarcación si las condiciones de mar y viento reinante superan las previstas para la categoría de diseño de la misma, condición que también afecta al arrendatario cuando ya esté en posesión del uso de la misma. En cualquier caso, la superación de los límites de las atribuciones que correspondan a la titulación del patrón o de las consignadas en la documentación de inscripción o despacho de la embarcación, además de poder constituir un incumplimiento de los acuerdos del contrato de arrendamiento, podría considerarse una conducta reprochable en base al régimen sancionador del Real Decreto Ley 2/2011, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Motos náuticas

Las motos náuticas son unas embarcaciones de recreo singulares con un máximo de 4 metros de eslora¹²³, y que cada vez están siendo más populares en nuestras costas. Cuentan con una regulación específica que parte de la Orden¹²⁴ de 16 de diciembre de 1998 mediante la que se obliga a la matriculación e inscripción de las motos náuticas y su inclusión en las listas 6ª o 7ª. Las condiciones de seguridad se definieron mediante RD 259/2002, el cual clasificó a las motos náuticas según la potencia de su motor, así las tipo “A” rendían igual o más a 110 CV, las “B” menos de 110 y las “C” menos de 55 CV. Esta norma determinaba también las clases de permisos exigidos para el gobierno de cada uno de los tipos. Esta regulación ha sido modificada¹²⁵ y ahora para su gobierno es preciso disponer de alguno de los títulos de recreo citados con anterioridad.

El uso de este tipo de embarcación exigía que estuvieran suscritas a una póliza de seguro obligatorio, al igual que el resto de recreativos, según lo dispuesto en el RD 607/1999.

Las motos náuticas pueden adquirirse para uso privado, en cuyo caso están matriculadas en la lista 7ª y su patrón deberá estar en posesión de un título recreo, o pueden arrendarse por días u horas para uso individual, en cuyo caso el arrendatario deberá, igualmente, de disponer de un título náutico. El RD 259/2002 también prevé la posibilidad de alquiler para excursiones o uso en circuitos marítimos cerrados, para estas prácticas las personas que las manejen no es preciso que dispongan de ningún tipo de licencia de náutica de recreo, si bien deben estar bajo control de monitores con la titulación adecuada. La Consulta Técnica¹²⁶ 27/08/2021 de la DGMM regula este tipo de práctica náutica. En todo caso, tanto para el uso individual como colectivo o en circuito, se exige que todos los ocupantes de la moto náutica porten chaleco salvavidas, eviten navegar por zonas de baños, y en el caso de las motos de uso individual no deben invadir la zona de circuito marítimo destinado a los alquileres controlados.

* * // * *

¹²³ Art. 3.4 del RD 875/2014

¹²⁴ BOE núm. 11 de 13ene1999. <https://boe.es/boe/dias/1999/01/13/pdfs/A01526-01527.pdf>

¹²⁵ Mediante RD 399/2021. La validez de los títulos obtenidos al amparo del RD 259/2002 tienen validez hasta su caducidad o hasta el 1º de julio de 2024.

¹²⁶https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/ct_2021_08_27_motos_en_excursiones_colectivas.pdf

Previsión de modificaciones normativas

Con fecha 22 de octubre de 2021 se presentó por parte del Grupo Parlamentario Plural del Congreso de los Diputados una Proposición de Ley para la modificación del RDL 2/2011 (Texto Refundido de la Ley de Puertos Españoles y de Marina Mercante. TRLPEDM) y de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM), la cual está siendo debatida en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso.

Estas dos normas pueden considerarse la legislación básica sobre la que se apoya la arquitectura normativa española reguladora del ámbito portuario y marítimo, estableciendo los principios que rigen el sistema portuario nacional, la gestión y explotación del dominio público portuario, incluyendo el régimen económico, el régimen sancionador, abarcando este último no sólo las actividades portuarias sino también las conductas reprochables desde el punto de vista de la seguridad marítima, lucha contra la contaminación en el medio marino o la ordenación del tráfico marítimo, e incluyendo en su articulado instituciones y conceptos asentados por la normativa internacional y regulando aspectos básicos del negocio marítimo, desde la construcción de los buques, su registro, propiedad, explotación o tipos de contrato marítimo.

Hasta el 26 de octubre de 2022, el proceso legislativo se encontraba en la fase de ampliación de enmiendas, por lo que no es descartable que el texto definitivo pueda ser aprobado a lo largo de la presente legislatura.

Dentro de las modificaciones previstas en el texto del proyecto normativo, se incluyen aspectos con interés para la náutica de recreo y el arrendamiento náutico, por ello se considera conveniente hacer, si quiera brevemente, una mención a las propuestas en estudio.

Lo más relevante es que se singulariza la náutica de recreo, diferenciándola con claridad de la marina mercante. Así en el TRLPEDM se prevé incluir a la navegación de recreo como un tipo más de navegación, diferenciándola de los cuatro tipos tradicionales, interior, cabotaje, exterior o extranacional. La flota de recreo sigue siendo parte de la flota civil española, precisando que la flota de recreo incluye los buques y embarcaciones de esta categoría con independencia de su propósito comercial o particular.

Sin embargo, el reconocimiento de la singularidad de la navegación de recreo deviene de la, prevista, inclusión de un capítulo sobre la “navegación de recreo”, dentro del Título I (explotación naviera y régimen de navegaciones) del Libro II del Texto Refundido.

La futura, prevé obligaciones iguales en el ámbito de la seguridad de la navegación y prevención de la contaminación, a los buques y embarcaciones de recreo abanderadas en España, a todas aquellas, independientemente de su pabellón, que lleven a cabo actividades comerciales en espacios marítimos españoles, es decir a las embarcaciones de chárter de pabellón extranjero que desarrollen su actividad en aguas marítimas españolas, y a las de cualquier bandera que naveguen en aguas de soberanía si su propietario o patrón tiene residencia en España. Esto último incide claramente sobre una práctica que se ha extendido entre los recreativos españoles de realizar un cambio de bandera a otro país de la Unión Europea que tenga una legislación más laxa que la nacional en lo relativo a las normas y equipamiento de seguridad a bordo. En resumen, toda embarcación que enarbole pabellón español, independientemente de la nacionalidad o residencia del patrón o propietario, está sujeta a la normativa marítima nacional. Las embarcaciones con bandera extranjera estarán sometidas a la legislación marítima nacional si son arrendadas por un armador que desarrolle su actividad comercial en aguas nacionales o cuando el uso sea particular y el propietario o patrón de la embarcación sea residente en España. Por lo tanto, de hecho, sólo quedarían fuera del ámbito de la normativa española, en lo referente a la náutica de recreo, las embarcaciones de bandera extranjera que sean patroneadas por extranjero, incluidas las de chárter, cuando el arrendador o el patrón no sean residentes en España.

En la obligación de cobertura de la responsabilidad civil por daños que ya tienen los propietarios y armadores de las embarcaciones de recreo, se incluye la obligación de incluir la remoción de la embarcación, es decir la retirada del mar de los restos de la embarcación en caso de siniestro o naufragio. Así mismo el proyecto dispone incrementar la cobertura del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de la RC extracontractual.

En la línea iniciada por la Autoridad Marítima española de facilitar el desarrollo ordenado de la náutica de recreo, el borrador de norma prevé el establecimiento de un régimen simplificado de inscripción en el Registro de Buques para embarcaciones de recreo y motos náuticas, lo cual facilitará los trámites a los nuevos propietarios.

Reseña especial merece la iniciativa de creación del “fichero informativo de embarcaciones de recreo”. Dentro del sector náutico de recreo existe una demanda de distintos actores y empresas vinculadas con el sector de crear una base de datos que recoja los elementos identificativos de embarcación y propietario, así como si dispone de póliza de seguro en vigor, e incluso si sus certificados se encuentran en vigor. Sin lugar a dudas, si esta iniciativa ve la luz

la existencia de dicho fichero no sólo facilitará a la Administración marítima y responsables de puertos disponer de una manera rápida y fiable de los datos básicos de un embarcación, sino que facilitará a la Guardia Civil, como única institución con competencias de seguridad pública en las aguas de soberanía¹²⁷, ejercer sus funciones con mayor eficacia y con menor molestia hacia los navegantes de recreo, toda vez que a día de hoy la única manera de poder comprobar la documentación de un recreativo en la mar es abordándolo, es decir interrumpiendo su navegación. Si el fichero entra en funcionamiento, las comprobaciones generales podrán efectuarse sin tener que detener la navegación de la embarcación que se trate, tal y como ocurre a día de hoy con la circulación rodada.

El proyecto de modificación normativa pretende facilitar el desarrollo del chárter náutico, para ello se prevé la creación del denominado “Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo” en el que podrá inscribir aquellas embarcaciones destinadas al arrendamiento náutico. La sede de este Registro estará ubicada en las Capitanías marítimas de las Ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, lo cual comporta ciertas ventajas fiscales. Además, la primera matriculación de los buques y embarcaciones que se inscriban en este registro no estará sujeta al IEDMT. Es decir, se modifica el actual procedimiento establecido por la ley 38/1992 de Impuestos Especiales, mediante el cual es preciso solicitar la exención de dicho impuesto para las embarcaciones destinadas al chárter. En esta línea de facilitar la instalación de empresas de chárter hay que entender la modificación normativa eliminando la necesidad de dispensa de bandera para este tipo de negocio, con lo cual se consolidaría en texto legal el criterio que ya viene aplicando la DGMM mediante la IS 3/2020.

Por último, el proyecto normativo pretende dar solución a un problema existente en los puertos deportivos y marinas debido al abandono de embarcaciones por sus propietarios, entendiendo como tal que estos, efectivamente, se hayan desentendido de aquellas pudiendo generar un riesgo para la seguridad del puerto u otras embarcaciones, o bien que no hayan satisfecho los costes inherentes al uso del atraque e instalaciones portuarias. A día de hoy el procedimiento es complejo y se alarga en el tiempo por lo que se pueden acumular embarcaciones que debido a lo largo del proceso se deterioran y pueden suponer un riesgo además de una pérdida injusta de la capacidad de negocio del puerto. La nueva norma estructura

¹²⁷ Ley Orgánica 2/1986 de FCS, art. 11.2.b y D.A.3ª.5 en relación con el RD 246/1991 creación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1986/BOE-A-1986-6859-consolidado.pdf>. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1991/BOE-A-1991-5780-consolidado.pdf>

un procedimiento administrativo que, preservando las garantías para el propietario de la embarcación, permite una tramitación más breve.

Si este proyecto ve la luz como norma, supondrán un avance normativo significativo en la ordenación y regulación de la náutica de recreo en general y del arrendamiento náutico en particular, y no sólo por las modificaciones del actual marco general, sino porque el texto del proyecto prevé normativa reguladora que habrá que desarrollar.

El amparo normativo, la sensibilidad mostrada hasta el momento por la DGMM en relación a la náutica de recreo y la colaboración y el impulso de las distintas asociaciones y entidades privadas vinculadas al sector, deberían permitir llevar a cabo el necesario desarrollo normativo.

* * // * *

Conclusiones

España cuenta con unas condiciones geográficas y climáticas que la hacen un destino muy atractivo para el turismo extranjero, máxime teniendo en cuenta el desarrollo de las infraestructuras que se disponen en el sector de servicios. Los españoles, por supuesto, también podemos disfrutar de las condiciones que, para el ocio, nos ofrece nuestra Patria.

España tiene unas condiciones singularmente positivas para el desarrollo de la náutica recreativa. Disponemos de costas y zonas marítimas que nada tienen que envidiar a la Costa Azul francesa, a la Amalfitana italiana, a la croata o al Egeo griego, y al mismo tiempo, en muchos casos, con mejores infraestructuras turísticas a precios competitivos.

Sin embargo, las cifras aportadas indican que nuestro potencial no se ha desarrollado al mismo nivel que el de nuestros vecinos del Mediterráneo europeo. Pero este hecho no anula nuestras posibilidades todo lo contrario, tal vez nos hallemos ante un cambio social que favorezca el desarrollo de la náutica de recreo.

La sociedad actual comienza a no ver el turismo como una actividad pasiva, cada vez hay más personas que demandan algo más que sol y arena. El turista se ha vuelto más activo y busca nuevas experiencias en el medio natural, y el mar es un medio natural que compagina una singularidad única con aspectos de disfrute muy diferentes; una navegación con la familia o amigos compartiendo vivencias en una embarcación, la posibilidad de fondear y bañarse en zonas de la costa inaccesibles desde tierra, observar la vida marina, sólo se puede hacer navegando.

La sociedad actual también ha incrementado, por fortuna, su preocupación por la protección del medio ambiente, y no hay mejor método para que esa preocupación aumente que acercarse al mismo y comprobar su belleza y la necesidad de protegerlo. La náutica de recreo debe ser el instrumento que acerque a las personas a la mar, contribuyendo a ampliar el conocimiento sobre el mismo que llevará, sin lugar a dudas, a un mayor respeto hacia este medio natural favoreciendo su protección, coadyuvando en las acciones por el clima y la protección de la vida submarina, dos de los objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030, con los que España está comprometida. Pocas actividades de ocio o deportivas tienen una normativa tan exigente en relación a evitar situaciones de contaminación o polución del medio en el que se realiza la actividad como la náutica de recreo.

Al cambio de mentalidad de la ciudadanía hay que añadir la ambiciosa estrategia iniciada por la Unión Europea conocida como “crecimiento azul” (*Blue Growth*). Busca, en esencia, un desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente de los sectores económicos y laborales vinculados con el mundo marítimo. La estrategia abarca numerosos sectores, entre ellos el turismo y la náutica de recreo. El Parlamento Europeo en resolución¹²⁸ del 3 de mayo de 2022, expuso la necesidad de avanzar en “nuevas formas de turismo marítimo y costero sostenible, que impulse nuevas formas de actividades turísticas, proporcione flujos de ingresos adicionales y aumente el empleo durante todo el año” y ello protegiendo el medio ambiente marino. Así mismo, el Parlamento “subraya la importancia que reviste el sector de las embarcaciones de recreo y de los deportes náuticos para el turismo marítimo”

Por lo tanto, se han alineado una serie de circunstancias que deberían aprovecharse para desarrollar la náutica de recreo en España, que como se ha expuesto en el trabajo, su práctica genera múltiples actividades económicas que van más allá de las directamente relacionadas con la compra una embarcación de recreo, máxime cuando el sector económico de la náutica de recreo tiene un alto factor multiplicador sobre otros sectores. Un empleo en el sector de la náutica de recreo supone 4,2 empleos en otros sectores. Y un euro de producción conlleva 3,25 euros en otros ámbitos¹²⁹.

Desarrollar nuestra industria marítima de recreo no se va a conseguir de un día para otro, pero en este momento se dan unas excelentes condiciones para iniciar el cambio. Tal vez lo primero sea, y no tiene por qué ser lo más sencillo, conseguir que los españoles volvamos nuestra mirada hacia la mar, una mirada que no acabe en la orilla de la playa. Es preciso romper con ese mantra de esnobismo que rodea a la náutica deportiva, un alquiler de un velero de unos 10 metros de eslora para una familia media no resulta más caro que el coste de la compra de forfaits en una estación de esquí; ambas actividades se efectúan en familia, se disfruta del medio natural, generan puestos de trabajo directos e indirectos y sin embargo, a día de hoy, el consumo de combustible del vehículo que traslada a esa familia hasta las pistas de la estación de esquí goza de un descuento de 20 céntimos por litro de combustible del que no puede beneficiarse la familia que opte por alquilar el velero.

Este cambio de mentalidad requiere, sin lugar a dudas, que los actores relacionados con la náutica recreativa sigan con la actividad que vienen desarrollando desde hace tiempo para

¹²⁸ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0135_ES.html

¹²⁹ Nota 22. P 77

trasladar al sector político y a la administración esta realidad, máxime cuando existen claros indicios de que la náutica deportiva atrae el interés de muchos ciudadanos, no hay más que ver el número creciente de los nuevos titulados y el crecimiento del chárter. Y, por supuesto, que políticos y administración se muestren sensibles a esa demanda que debe ser articulada en hechos concretos.

Por un lado, el sector náutico aporta argumentos de que, aunque una reducción o supresión del IEDMT a determinadas embarcaciones de recreo conllevaría, en primera instancia, una reducción directa de ingresos, esta se vería compensada con creces por otros ingresos tributarios derivados del desarrollo del sector económico relacionado con la náutica de recreo.

El cambio de criterio impositivo debería ir acompañado de un apoyo político y económico al sector marítimo en general y al recreativo en particular que permitiera alcanzar niveles de desarrollo similares a los existentes en países europeos de nuestro entorno.

A lo largo del trabajo se ha dado muestra de la amplia normativa que afecta al sector de la náutica deportiva y de recreo, este es otro ámbito en el que es necesario profundizar. Si bien es cierto que, en los últimos años, se han producido avances en simplificar procedimientos, facilitar el desarrollo del negocio de arrendamiento náutico y del acceso de titulados recreativos a ciertas actividades remuneradas, no es menos cierto que aún queda camino por recorrer.

La normativa es compleja y ciertamente no es fácil buscar la simplificación, máxime cuando, como se ha expuesto, una embarcación es un vehículo complejo que se mueve en un ámbito cambiante y que exige unas medidas de seguridad y de prevención elevadas. Pero este hecho no debe impedir que se reconozca que una buena parte de la flota recreativa está compuesta por pequeñas embarcaciones que suelen efectuar, en su mayor parte, navegaciones cerca de la costa.

De la misma manera que se debe avanzar en la dirección de buscar una clara separación, cuando sea posible, entre las normas que regula la marina mercante o la de pesca profesional y la de recreo, sería deseable articular un cuerpo normativo específico para esta última que abarque desde las fases de abanderamiento, matriculación y registro, el despacho, las certificaciones, inspecciones técnicas periódicas, equipamiento de seguridad u otros sistemas integrados en la embarcación. Tal vez cabría simplificar más aún los procedimientos para las embarcaciones menores, por ejemplo, hasta 14 metros de eslora, que es la mínima a partir de la cual las embarcaciones de chárter puede ostentar pabellón extranjero..

Esta simplificación y recopilación normativa debería ser compatible con cierto incremento en el nivel de exigencia para la obtención de las titulaciones náuticas, al menos a partir del PER.

La accidentalidad en la náutica de recreo no es consecuencia de falta de conocimientos normativos, que por otra parte se deben acreditar ante la administración superando un examen, sino por falta de pericia en la navegación. No pretendo poner en cuestión la calidad de la enseñanza que se imparte en las muchas escuelas náuticas españolas, pero como en cualquier enseñanza el aprendizaje de los alumnos depende de la voluntad que tengan para aprender, el problema es que esos alumnos (yo he sido uno de ellos) obtienen el certificado de prácticas sin haberse sometido a una mínima prueba de asimilación de conocimientos. La solución a esta situación es compleja, máxime cuando el control de dicha enseñanza se encuentra, en su mayor parte, transferido a las CCAA. Tal vez, en un primer paso, se deberían incrementar las inspecciones a las escuelas durante la realización de las prácticas, comprobando no sólo que el nivel y contenido de las enseñanzas es el correcto, sino que las mismas han sido asimiladas y comprendidas por los alumnos, lo ideal sería llegar a realizar un examen práctico tal y como ocurre con otros tipos de permisos que habilitan a manejar vehículos mucho menos complejos que una embarcación.

Por último, y en relación al arrendamiento náutico, los datos aportados muestran que es una actividad con un destacado valor añadido en su actividad económica y que por lo tanto puede resultar de interés apoyar su desarrollo. Cómo en la náutica de recreo particular existe, una gran diferencia entre las pequeñas empresas arrendatarias que disponen de una flota reducidísima, y los armadores de megayates o de flotas numerosas, por lo tanto, las exigencias y los controles no deben ser idénticos, como tampoco deben serlo los que se apliquen a las, cada vez más habituales, plataformas de intermediación para el chárter. Bien es cierto que en este caso se está más en el ámbito de la normativa de consumo que de la marítima, pero no es menos cierto que se debería buscar una protección especial hacía el consumidor que esporádicamente se acerca al chárter. Si queremos que este sector económico se desarrolle, los navegantes noveles deben experimentar una buena experiencia.

Buena parte de los clientes de chárter son navegantes ocasionales sin conocimientos suficientes sobre la normativa que regula esta actividad, podríamos hacer una encuesta entre los arrendatarios a ver cuantos conocen, no ya el contenido sino la existencia de la Ley de Navegación Marítima, me temo que el resultado no nos sorprendería, pero sería decepcionante. Por lo tanto, en este tipo de negocio el arrendatario es la parte débil a la cual hay que proteger.

Al igual que hay que proteger a los arrendadores del intrusismo existente en este ámbito¹³⁰. La solución a este indeseable fenómeno, que no es único de este sector, no pasa sólo por un incremento de la actividad investigadora, sino por una colaboración proactiva de armadores y sus asociaciones en luchar y denunciar estas prácticas abusivas que va claramente contra sus legítimos interés comerciales, contra los derechos de los navegantes como consumidores y contra la seguridad marítima, pues el afán de obtención de beneficios rápidos de los intrusos suele hacer que las embarcaciones no estén en el estado de navegabilidad óptimo.

En todo caso, y para finalizar, nuestra querida y marinera España se merece que gobernantes, administraciones, colectivos de la sociedad y ciudadanos en general, hagamos un esfuerzo por conseguir volver a mirar hacia el horizonte de la mar, y gozar de esta y preservarla para que nuestros hijos puedan seguir disfrutando de ella.

* * * // * * *

¹³⁰ https://elpais.com/economia/2018/08/07/actualidad/1533651302_207840.html; Consulta 30ago2022

Bibliografía de interés

- AEGY. (2021). “*El chárter de grandes esloras. Temporada verano 2020. Baleares*”. Recuperado, sep2022: <https://www.myba-association.com/en/myba-press-and-documents.cfm>.
- Alcover, A., Alemany, M., Jacob, M. García, A.m y Martínez-Ribes, L. (2011). “*The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy*”. Tourism Economics.
- ANEN, Novalés, A., Martínez M.I., Castro, R.B., Cazcarro, I. y Santero, R. (2018). “*El impacto económico de la náutica de recreo*”. Recuperado, sep2022: https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-36703/FullReportICAE_ANEN.pdf
- ANEN. Serra, A. y Von Ordoza, L. “*Decálogo sobre requisitos y condiciones fundamentales que los beneficiarios de la eliminación del Impuesto de Matriculación para embarcaciones destinadas al chárter deben conocer*”. Recuperado, sep2022: http://www.fondear.org/infonautic/Documentacion_Compra/Compra_Embarcacion/Impuestos-Charter/Impuestos-Charter.asp
- Arroyo Martínez, I. (2002). *Compendio de derecho marítimo*. Madrid: Tecnos DL.
- Barbería, S. (2021). “*Náutica de recreo, soplan nuevos vientos*”. Revista del Ministerio de Fomento, núm. 719.
- Botana Agra, M. (1993). “*El contrato de agencia en el derecho español*”. D.N. nº 30.
- Bruzón Cid, I. (2022). “*El consumidor en la náutica de recreo*”. Actualidad jurídica Iberoamericana, núm. 16.
- Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Mallorca, Eivissa i Formentera. (2006). “*Informe sobre la fiscalidad del chárter náutico*”. Servicio de estudios y Publicaciones. Palma de Mallorca.
- Caorsi, Y., (2005). “*Tras la lista sexta*”. Nauticalegal nº 116. Recuperado, ago2022: https://www.nauticalegal.com/images/stories/Tras_la_lista_sexta.pdf?phpMyAdmin=resBNrsuBfF8wFqdA5zuE17HCB3
- Caorsi, Y., (2005). “*El sector busca su crecimiento*”. Nauticalegal nº 180. Recuperado, ago2022: https://www.nauticalegal.com/images/stories/pdf/El_sector_del_charter_en_Europa_PDF.doc.pdf?phpMyAdmin=resBNrsuBfF8wFqdA5zuE17HCB3
- Comisión Europea. (2023). “*The EU blue economy, report 2022*”. Recuperado, sep2022: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/156eecd-d7eb-11ec-a95f-01aa75ed71a1>

- De la Sierra, M. (2019). “*Experiencias singulares para disfrutar del verano*”. Expansión. Recuperado, oct2022: <https://www.expansion.com/directivos/estilo-vida/2019/08/03/5d44906a468aeb7b158b46b0.html>
- Díaz de la Rosa, A. (2011). *Los contratos de gestión de tripulaciones de buques. Crew managements agreements*. Madrid. ed. La Ley.
- Erdawah Agali, I.A. (2015). “*Impacto del sector de la náutica de recreo en la Comunidad Autónoma Vasca*”. (tesis doctoral). Universidad de Cantabria. Recuperado, sep2022: <http://hdl.handle.net/10902/8270>
- Esteban Chapapría, V. (1999). *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo; la Comunidad Valenciana*. ed. Síntesis. Madrid. 1999.
- Esteban Chapapría, V. (2018). “*Impacto económico de los puertos e instalaciones para la náutica de recreo y deportiva*”. ICE, Revista de Economía, núm. 901.
- FEAPDT. (2016). “Informe anual de puertos deportivos en España 2015”. Consulta oct2022. Recuperado: <https://marinasdeespana.es/wp-content/uploads/2018/10/Informe-Puertos-2015.pdf>
- Fernández, C. “*Chárter náutico: tributación de los rendimientos obtenidos por no residentes*”. Consulta sep.2022 Recuperado: <https://es.schindhelm.com/es/areas-de-practica/charter-nautico-tributacion-de-los-rendimientos-obtenidos-por-no-residentes>
- Gabaldón García, J.L, y Ruiz Soroa, J.M. (2006). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. 3ª ed, Marcial Pons. Madrid-Barcelona.
- García Pita y Lastres, J.L. (2006). *Arrendamientos de buques y Derecho Marítimo*. ed. Tirant lo Blanch. Valencia.
- García-Reche, A. (2010). “*Los puertos deportivos en España: estructura, modelos de gestión y resultados económicos financieros*”. Instituto de Pensamiento Estratégico.
- González, A. (2012). “La dimensión marítima de España”. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de Opinión nº 87. Recuperado, oct2022: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2011/DIEEEO87-2011_DimensionMaritimaEspana_AGlezRomero.pdf
- González, A. y Collado, J.C. (2012). “*El impacto económico del sector marítimo español*”. Economía Industrial núm. 386.
- Juan, N. y Marsé, M. (2010). “*La industria catalana de la náutica d’esbarjo*”. Generalitat de Catalunya.

- Landaluce, A. (2012). “*Situación y futuro de la náutica de recreo en España. Propuestas dinamizadoras*”. Economía Industrial, núm. 386.
- Méndez de la Muela, G., (2000). *Evolución del turismo náutico en España en los últimos treinta años: Recreación o status social, una aproximación a la sociología del turismo náutico*. Universidad Complutense
- Moreno Martín, M.J. (2021). “*Relevancia del turismo de embarcaciones de recreo en las Islas Baleares*”. (Tesis doctoral). Universidad Rey Juan Carlos. Recuperado, ago2022: <https://www.educacion.gob.es/teseo/mostrarRef.do?ref=2006742>
- NAUTAL. (2020). “*Informe sobre el sector del chárter náutico en Europa. 2019*”. Recuperado, sep2022: <https://www.nautal/blog/descarga-el-informe-del-caharte-nautico-en-europa-2019/>
- Pardo, R. (2021). “*Compra-venta, mantenimiento y adquisición de un velero para chárter náutico en la Costa Brava*”. (Trabajo Fin de Grado). Facultad de Náutica de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña. Recuperado, oct2022: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/346821/161062_TFG_Compra-venta%2C%20mantenimiento%20y%20explotaci%C3%B3n%20de%20un%20velero%20para%20el%20ch%C3%A1rter%20n%C3%A1utico%20en%20la%20Costa%20Brava.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rico Pérez, M. (2020). “El turismo náutico como impulsor de la marca España”. Journal of Tourism and Heritage Research, vol nº 3, nº 4.
- Rivera, M. (2010). “*Los puertos deportivos como infraestructuras de soporte de las actividades náutica de recreo en Andalucía*”. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, nº 54. Consulta oct2022. Recuperado, oct2022: <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1292/1215>
- Rodriguez Docampo, M.J. (2014). “*Contrato de gestión naval. Criterios para la determinación del régimen jurídico*” (tesis doctoral). Universidad de A Coruña. Recuperado, oct2022: <http://hd.handle.net/2183/12465>.
- Ruiz Soroa, J.M., Arranz de Diego, A. y Zabaleta Sarausas, S. (1993). *Manual de Derecho del seguro marítimo*. ed. Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco. Vitoria.
- Torres, E. Álvarez, M., Moreno, V., Cardona, B., y J.R. (2018). “*El márketing en el turismo náutico: el chárter de recreo en Ibiza*”. International Journal of Scientific Management and Tourism, núm 4.
- Zambonino Pulito, M. (2008). “*Manual de Derecho Administrativo Marítimo*”. Universidad de Cádiz. Recuperado, sep2022: <http://rodin.uca.es/handle/10498/6867>.

* * / / * *

Referencias Normativas

Normas Internacionales

- + Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, de 20 de octubre de 1972. Instrumento de ratificación en BOE núm. 89 de 14feb1977.
- + Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1º de noviembre de 1974. Instrumento de ratificación en BOE núm. 144 de 16jun1980.
- + Protocolo de 17 de febrero de 1978 sobre el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973. Instrumento de ratificación en BOE núm. 249 de 17oct1984.
- + Convenio Internacional sobre Formación, Certificación y Guardia para la Gente del Mar (STCW), de 7 de julio de 1978. Instrumento de ratificación en BOE núm. 267 de 07nov1984
- + Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 27 de abril de 1979. Instrumento de ratificación en BOE núm. 193 de 30abr1993.
- + Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 10 de diciembre de 1982. Instrumento de ratificación en BOE núm. 89 de 14feb1997.
- + Reglamento (CE) 593/2008/CE de 17 de junio, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, conocido como “Roma I”. DOUE núm. 177 de 04jul2008.
- + Directiva 2013/53/UE de 20 de noviembre, relativa a las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas. DOUE núm. 354 de 28dic2013.

Normas Nacionales.

- + Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, de 13 de marzo. BOE núm. 63 de 14mar1986.
- + Ley Orgánica 12/1995 de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando. BOE núm. 297 de 12dic1995.
- + Ley 12/1992 de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia. BOE 129 de 29may1992.
- + Ley 37/1992 de 28 de diciembre, sobre el Impuesto del valor Añadido. BOE núm. 312 de 29dic1992.
- + Ley 38/1992 de 28 de diciembre, sobre Impuestos Especiales. BOE núm. 312 de 29dic1992.

- + Real Decreto Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre, Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios. BOE núm. 287 de 30nov2007.
- + Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. BOE núm. 253 de 20oct2011.
- + Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOE núm. 180 de 25jul2014.
- + Ley 39/2015 de 1º de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. BOE 236 de 02oct2015.
- + Real Decreto Ley 16/2018 de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías con relación a las embarcaciones utilizadas. BOE núm. 260 de 27oct2018.
- + Real Decreto de 22 de agosto de 1885, sobre el Código de Comercio. Gaceta de Madrid núm. 289 de 16oct1885.
- + Real Decreto de 24 de julio de 1889, sobre el Código Civil. Gaceta de Madrid núm. 206 de 25jul1889.
- + Real Decreto 1027/1989 de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. BOE núm. 194 de 15ago1989.
- + Real Decreto 1119/1989 de 15 de septiembre, que regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas. BOE núm. 224 de 19sep1989.
- + Real Decreto 246/1991 de 22 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. BOE núm. 52 de 1º de marzo de 1991.
- + Real Decreto 607/1999 de 16 de abril, sobre el Reglamento de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo y deportivas. BOE núm. 103 de 30abr1999.
- + Real Decreto 1837/2000 de 10 de noviembre, sobre el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. BOE núm. 285 de 28nov2000.
- + Real Decreto 259/2002 de 8 de marzo, por el que actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. BOE núm. 61 de 12mar2001.
- + 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. BOE núm. 261 de 01nov2006.
- + Real Decreto 638/2007 de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. BOE núm. 132 de 02jun2007.
- + Real Decreto 1435/2010 de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques. BOE núm. 269 de 06nov2010.

- + Real Decreto 804/2014 de 19 de septiembre, por el que se establece el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transportes hasta doce pasajeros. BOE núm. 253 de 18oct2014.
- + Real Decreto 875/2014 de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. BOE núm. 247 de 11oct2014.
- + Real Decreto 98/2016 de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. BOE núm. 64 de 15mar2016.
- + Real Decreto 238/2019 de 5 de abril, por el que establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. BOE núm. 104 de 1º de mayo de 2019.
- + Real Decreto 339/2021 de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo. BOE núm. 119 de 19may2021.
- + Real Decreto 269/2022 de 12 de abril, por el que regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. BOE núm. 88 de 13abr2022.
- + Orden del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones de 4 de diciembre de 1985, sobre alquiler de embarcaciones de recreo. BOE núm. 298 de 13dic1985.
- + Orden del Ministerio de Fomento de 18 de enero de 2000, por el que se aprueba el reglamento sobre despacho de buques. BOE núm. 28 de 02feb2000.
- + Resolución de la DGMM de 12 de julio de 2017, por el que se establece las atribuciones y el procedimiento de obtención del certificado de especialidad de PPER. BOE núm. 213 de 05sep2017.
- + Instrucción de Servicio DGMM IS 3/2020, sobre arrendamiento náutico de embarcaciones y buques de recreo.
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/is_3-2020_arrendamiento_nauticos_2020_07_16_firmada.pdf
- + Instrucción de Servicio DGMM IS 2/2021, sobre asignación de la tripulación mínima de seguridad en buques de recreo.
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/is_2-2021tripulacionminima.pdf
- + Instrucción de Servicio DGMM IS 1/2022, sobre re-abanderamiento de embarcaciones de recreo procedentes de la UE.
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/is_01-2022_reabanderamiento_embarcaciones_recreo_procedentes_ue_rev1.pdf

- + Consulta técnica DGMM CT 72020, sobre uso privativo con carácter esporádico de buque o embarcación de recreo destinado a arrendamiento náutico.
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/ct_7-2020_uso_privado_embarcacion_dedicada_al_charter.pdf

- + Consulta técnica DGMM CT 4/2021, sobre motos en excursiones colectivas.
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/ct_2021_08_27_motos_en_excursiones_colectivas.pdf

* * // * *

ANEXO I



DECLARACION RESPONSABLE DE PARTICULARES Y EMPRESAS DE ARRENDAMIENTO NAUTICO

Datos del solicitante	Apellidos y nombre:			NIF / Passport Nr.:		
	En calidad de representante de la empresa:			NIF / VAT Nr.:		
	Vía Pública:			Número:		
	Escalera:		Piso:		Puerta:	
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:	País:		
Teléfono:	Teléfono móvil:	Email para notificaciones (Ver nota):				
Actuando en calidad de propietario, armador o fletador de los buques / embarcaciones relacionados al dorso						

NOTA: La Ley 39/2015 obliga a las personas y sujetos identificados en su artículo 14.2 a relacionarse por medios electrónicos para cualquier trámite con las Administraciones Públicas.

Documentación identificativa	Documentación a aportar (Marque con una X la documentación que se acompañe)	
	Según el artículo 28 Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, se entiende otorgado el consentimiento para la consulta de sus datos del DNI. En caso contrario, en el que NO otorgue el consentimiento para la consulta, marque la siguiente casilla:	
	Me opongo a que se consulten los datos antes mencionados por lo que aporte los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud.	
	Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor).	
Documentación acreditativa de la propiedad		

Declaro bajo mi responsabilidad:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Que cumplo con los requisitos establecidos en la normativa vigente, para ejercer la actividad de arrendamiento náutico y dispongo de la documentación que así lo acredita. 2. Que la actividad se realizará: <ul style="list-style-type: none"> Entre puntos o puertos de la misma Comunidad autónoma sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, para lo cual se ha realizado la oportuna declaración responsable a la Administración autonómica que tiene las competencias transferidas, si está así lo tiene regulado. Entre puertos o puntos de distintas Comunidades Autónomas o con el extranjero, para lo cual se ha realizado la oportuna declaración responsable a las correspondientes Administraciones autonómicas que tienen las competencias transferidas, si estás así lo tienen regulado. 3. Que cada embarcación / buque cumple las medidas de seguridad y medio ambientales que les son de aplicación. 4. Que cada embarcación / buque cumple la normativa laboral que le es de aplicación. 5. Que cada embarcación / buque dispone de los seguros vigentes de responsabilidad civil obligatoria y de accidentes. 6. Que se utilizarán las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones, y que se acreditará mediante el certificado de entrega (Real Decreto 1381/2002). 7. Que conoce y observará las disposiciones de la Autoridad marítima en materia de lugares de fondeo. 8. En el caso de embarcaciones sin tripulación profesional: <ul style="list-style-type: none"> • Que se facilitará al patrón de la embarcación, el original o copia de toda la documentación en vigor que reglamentariamente sea exigible a bordo en navegación (Real Decreto 1435/2010). Asimismo, el operador verificará la disponibilidad de la tarjeta correspondiente a la titulación náutica del patrón, nacional o extranjera, y sus limitaciones (Reales Decretos 973/2009 y 875/2014). • Que se dispone a bordo – y se anexa con carácter previo a cada contrato de arrendamiento como inventario – una lista de comprobación del equipo obligatorio (navegación, seguridad, salvamento, conraincendios, radiocomunicaciones y prevención de vertidos). Su buen estado será objeto de verificación por parte del arrendatario, firmando el patrón su conformidad con las explicaciones recibidas antes de la disponibilidad efectiva de la embarcación.
----------------------------------	---

El falseamiento de esta información a la Autoridad Marítima, así como el hacerlo de modo incorrecto, están tipificados, respectivamente, como infracciones en los arts. 308.3.e) y 307.3.ñ) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

En _____, a _____ de _____ de _____

Fdo.: El solicitante (propietario, armador o fletador de los buques / embarcaciones relacionados al dorso)

CAPITÁN MARÍTIMO / JEFE DEL DISTRITO MARÍTIMO DE:

De acuerdo a lo establecido en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, le informamos que los datos de carácter personal que consten en esta solicitud serán tratados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana e incorporados a una actividad de tratamiento con la finalidad de tramitar su solicitud. Los datos serán conservados durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos.

Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, ante la Dirección General de la Marina Mercante, en c/ Ruiz de Alarcón nº 1, 28071 Madrid.

La información complementaria sobre el tratamiento de datos llevada a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante puede consultarse en la Web de la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:
Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

ANEXO II



SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE SALIDA-DESPACHO PARA ARRENDAMIENTO NÁUTICO/ INCLUSIÓN EN LA BASE DE DATOS DE MEGAYATES (BDMY)

Datos del solicitante	Apellidos y nombre o Razón social:		NIF/CIF:		
	En calidad de:		de la embarcación / buque que se detalla		
	Vía Pública:	Número:	Escalera:	Piso:	Puerta:
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:	País:	
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email:		

Datos del representante	Apellidos y nombre o Razón social:		NIF/CIF:		
	Vía Pública:	Número:	Escalera:	Piso:	Puerta:
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:	País:	
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email:		

NOTA: Según lo establecido en la Ley 39/2015, las personas o sujetos identificados en su artículo 14.2 están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo.

Datos para notificaciones	Email a efectos de notificación por vía electrónica:
---------------------------	--

Datos del Buque/ embarcación	Nombre:		Nombre o Razón social del propietario:		
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos a efectos de recogida	Desea retirar los documentos: <i>(marcar la opción elegida)</i>
	<input type="checkbox"/> Por vía electrónica <input type="checkbox"/> En Capitanía/Distrito Marítimo de:

Documentación genérica	Documentación a aportar (Marque con una X la documentación que se acompañe)
	Según el artículo 28 Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, se entiende otorgado el consentimiento para la consulta de sus datos del DNI. En caso contrario, en el que NO otorgue el consentimiento para la consulta, marque la siguiente casilla: Me opongo a que se consulten los datos antes mencionados por lo que aporto los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud.
	<input type="checkbox"/> Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor). <input type="checkbox"/> Documento que acredite la representación conforme al Art. 5 de la Ley 39/2015.

Documentación específica	Documentación a aportar (Marque con una X la documentación que se acompañe)
	<p><u>Si va a solicitar la AUTORIZACIÓN DE SALIDA-DESPACHO o la INCLUSIÓN EN LA BDMY</u></p> <p>Documentación acreditativa de la propiedad. Contrato de explotación o arrendamiento, si la actividad va a ser ejercida por entidad o persona diferente de la propietaria. Documentos aplicables en cada caso según se relacionan en la Tabla A.</p> <p>TÍTULOS <i>(Ver Nota)</i>: Patrón y Oficiales (en número y titulación exigido en el <i>Minimum Safe Manning</i> o documento equivalente), titulación expedida por el país de la bandera de la embarcación, suficiente para la navegación pretendida. Titulaciones expedidas por Autoridades Marítimas de otras nacionalidades, con REFRENDO del país de la bandera de la embarcación o certificado del país de bandera validando la idoneidad de los títulos de los tripulantes para el embarque y gobierno de la embarcación. Otros tripulantes, Marineros, Azafatas, Cocineros: Basic Training (C. privado o público).</p> <p>CONTRATOS: Tripulación Española o empresa radicada en España: Contrato de trabajo del tripulante y alta en la Seguridad Social /ISM. Tripulación Extranjera o empresa radicada fuera de España: Declaración por parte de la empresa de la vinculación laboral del tripulante con arreglo a la legislación laboral del país de bandera (indicando el puesto que ocupa a bordo, la duración del contrato vigente y la validez del reconocimiento mérito) o copia del contrato de trabajo.</p> <p><u>Si YA ESTÁ INCLUIDO EN LA BDMY</u></p> <p>Documento acreditativo de inclusión en la BDMY Declaración del armador o del capitán de que no hay cambios en la documentación presentada previamente para su inclusión en la BDMY Documentación actualizada (sólo de aquella documentación que no se hubiese presentado previamente o que haya sufrido cambios)</p>

NOTA: En el caso de titulaciones emitidas por la DGMM no será necesario aportarlas con la solicitud.



Solicita	La autorización de salida-despacho para arrendamiento náutico La inclusión del citado buque en la Base de Datos de Megayates BDMY.
----------	---

El falseamiento de esta información a la Autoridad Marítima, así como el hacerlo de modo incorrecto, están tipificados, respectivamente, como infracciones en los arts. 308.3.e) y 307.3.ñ) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

En _____, a _____ de _____ de _____

Fdo.: El solicitante

CAPITÁN MARÍTIMO / JEFE DEL DISTRITO MARÍTIMO DE:

(Si se va a solicitar la inclusión en la Base de Datos de Megayates, la solicitud se podrá presentar electrónicamente en cualquier Capitanía Marítima. En el caso de que se solicite el despacho para arrendamiento náutico, la solicitud deberá presentarse obligatoriamente en la Capitanía Marítima donde se vaya a despachar la embarcación)

De acuerdo a lo establecido en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, le informamos que los datos de carácter personal que consten en esta solicitud serán tratados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana e incorporados a una actividad de tratamiento con la finalidad de tramitar su solicitud. Los datos serán conservados durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos.

Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, ante la Dirección General de la Marina Mercante, en c/ Ruiz de Alarcón nº 1, 28071 Madrid.

La información complementaria sobre el tratamiento de datos llevada a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante puede consultarse en la Web de la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



TABLA A: DOCUMENTOS PARA AUTORIZACIÓN SALIDA-DESPACHO / INCLUSIÓN EN BDMY

DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑARÁN LA SOLICITUD	SIN TRIPULACION PROFESIONAL			CON TRIPULACION PROFESIONAL					
	PABELLÓN ESPAÑOL	PABELLÓN UE	PABELLÓN EXTRACOM	PABELLÓN ESPAÑOL		PABELLÓN UE		PABELLÓN EXTRACOM	
	≤ 24 m	≤ 24 m	≤ 24 m	≤ 24 m	> 24 m	≤ 24 m	> 24 m	≤ 24 m	> 24 m
Declaración responsable	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
IEDMT: pago/exención ⁽¹⁾	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
CdoRegistro-PermisoNav	A bordo								
Licencia de Navegación	SI								
Rol				SI	SI				
Cdo. Navegabilidad	A bordo	(o similar)	(o similar)	SI	SI	(o similar)	(o similar)	(o similar)	(o similar)
Informe ECI ⁽²⁾ (FOM1144/2003+RD1185/2006)	A bordo	SI	SI	SI		SI		SI	
Flag State certificate		SI	SI			SI	SI	SI	SI
Commercial Use certificate		SI	SI			SI	SI	SI	SI
Safe Manning certificate o documento equivalente ⁽³⁾⁽⁴⁾					SI	SI	SI	SI	SI
CERTIFICADOS SOLAS ⁽⁴⁾					SI	SI	SI	SI	SI
Certificate of Compliance					N/A	SI	SI	SI	SI
Class. Certificate	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)
Comprobación (MOU/Plan Lista Blanca)					L.B.		MOU		MOU
SEGUROS RC y Accidentes ⁽⁵⁾	A bordo	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
LISTA TRIPULANTES + TÍTULOS (Anexo I)				SI	SI	SI	SI	SI	SI
REGIMEN LABORAL ⁽⁶⁾				RETM/RETA	RETM	SI	SI ⁽⁷⁾	SI	SI ⁽⁷⁾

- (1) El justificante del pago o de la solicitud de exención será exigible cuando la Capitanía no tenga la posibilidad de comprobarlo por sus propios medios.
(2) La Capitanía Marítima puede eximir del reconocimiento en seco en base a otros documentos de su pabellón o clasificadora.
(3) Se limita la revisión de títulos a los de los tripulantes que consten en él.
(4) Certificados exigibles a buques mayores de 500 GT según SOLAS. Se podrán pedir otros certificados (balsas, radio, etc.) si se considera necesario.
(5) Se acepta certificación de un Club de P&I si acredita la cobertura correspondiente.
(6) Si L ≤ 24 m será necesario acreditar la relación entre la empresa y el patrón o tripulante para su enrole o multienrole.
(7) En estos casos se estará a lo dispuesto en la normativa del pabellón correspondiente. Se podrá presentar copia del contrato de trabajo de cada uno de los tripulantes o declaración por parte de la empresa de la vinculación laboral de cada tripulante con arreglo a la legislación del país de bandera (indicando el puesto que ocupa a bordo, la duración del contrato vigente y la fecha de validez del reconocimiento médico).

DURACIÓN DESPACHO (en todos los casos limitada a la validez de certificados)	Validez certif.	Validez certif.	3 meses	1 año	1 año	1 año	1 año	3 meses	3 meses
---	-----------------	-----------------	---------	-------	-------	-------	-------	---------	---------

ANEXO III

Nº Reg: Nº **JUSITIFICANTE**Nº Doc: Nº **DOCUMENTO**Nº Exp: Nº **EXPEDIENTE****RESOLUCIÓN DE DESPACHO POR TIEMPO,
ARRENDAMIENTO DE EMBARCACION/BUQUE**

Comprobado que la embarcación **NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN/BUQUE** cuyas características se detallan a continuación cumple los requisitos exigidos en la I/S Nº 3/2020 de la DGMM, de fecha 16/07/2020, y del Reglamento de Despacho de Buques aprobado por Orden de 18 de enero de 2000, del Ministerio de Fomento, art.21.1, se autoriza el despacho de la citada embarcación hasta **DISTANCIA EN MILLAS** millas de la costa, hasta **FECHA DE VALIDEZ** de 20año

Características:

IMO/NIB	NIB
Puerto de registro	PUERTO DE REGISTRO
Marca/Modelo	MARCA / MODELO
Eslora	ESLORA mts.
GT	GT
Material del casco	Material del casco
Motor	MARCA/MODELO /POTENCIA/Nº SERIE
Inspección técnica	Estación que efectúa la inspección y fecha de validez
Nº máximo de personas	Nº MÁXIMO PERSONAS (número máximo de pasajeros: Nº MÁX.PASAJEROS)
Zona de navegación	ZONA DE NAVEGACIÓN ESPECIFICACIÓN MILLAS DE LA COSTA
Actividad	ACTIVIDAD
Seguro	Deberá estar vigente durante todo el periodo de despacho
Armador	IDENTIFICACIÓN ARMADOR
Tripulación mínima	Resolución de fecha fecha resolución (tripulantes requeridos en la resolución)

Contra la presente Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer Recurso de Alzada ante el Director General de la Marina Mercante, en virtud de lo establecido en el Art.121, y concordantes, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Publicas (B.O.E. Núm. 236, de 2 de octubre de 2015), en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación.

En **CAPITANÍA O DISTRITO** , a día de **mes** de año

EL CAPITÁN MARÍTIMO

(Firmado electrónicamente)

Nombre Capitán

Sr. CAPITÁN / PATRÓN / CONSIGNATARIO / REPRESENTANTE DE LA EMBARCACIÓN

ANEXO IV

Nº Reg: Nº **JUSITIFICANTE**Nº Doc: Nº **DOCUMENTO**Nº Exp: Nº **EXPEDIENTE****DOCUMENTO ACREDITATIVO DE LA INCLUSIÓN EN LA BASE DE DATOS BDMY**
Supporting document of inclusion in BDMY database of Spain

Comprobado que el buque **NOMBRE DELBUQUE** cuyas características se detallan cumple los requisitos exigidos en la I/S Nº 3/2020 de la DGMM, de fecha 16/07/2020, se acredita que el mismo ha sido incluido en la base de datos BDMY a solicitud de **NOMBRE DEL SOLICITANTE** en calidad de **EN CALIDAD DE**

Características:

IMO/NIB	NIB	Puerto de registro	PUERTO DE REGISTRO
Marca/Modelo	MARCA/ MODELO	Material del casco	Material del casco
Eslora	ESLORA mts.	GT	GT
Motor	MARCA / MODELO / POTENCIA / Nº SERIE		
Inspección técnica	Estación que efectúa la inspección y fecha de validez		
Nº máximo de personas	Nº MÁXIMO PERSONAS (número máximo de pasajeros: Nº MÁX.PASAJEROS)		
Zona de navegación	ZONA DE NAVEGACIÓN	ESPECIFICACIÓN MILLAS DE LA COSTA	
Actividad	ACTIVIDAD		
Seguro	Deberá estar vigente durante todo el periodo de despacho		
Armador	IDENTIFICACIÓN ARMADOR		
Tripulación mínima	Resolución de fecha fecha resolución (tripulantes requeridos en la resolución)		

Documentos requeridos en la Instrucción que han sido comprobados: *(Si se revisa la documentación de la tripulación se cumplimentará la tabla que figura en el dorso de este documento)*

Este documento se expide a efectos de justificar en cualquier Capitanía Marítima el cumplimiento previo de las condiciones exigidas según la normativa vigente para el correspondiente **despacho por tiempo**.

En **CAPITANÍA O DISTRITO** , a día de mes de año

EL CAPITÁN MARÍTIMO

(Firmado electrónicamente)

Nombre Capitán

Este documento perderá su validez en caso de no producirse despachos en el plazo de dos años. Durante ese periodo mantendrá su validez en tanto alguno de los documentos comprobados, arriba indicados, siga en vigor.

Sr. CAPITÁN/ PATRÓN/ CONSIGNATARIO/ REPRESENTANTE DE LA EMBARCACIÓN



ANEXO V

ELEMENTOS DE SALVAMENTO, SEÑALES DE SOCORRO, MATERIAL NÁUTICO, DE COMUNICACIONES Y ACHIQUE OBLIGATORIOS SEGÚN ZONA DE NAVEGACIÓN

Elemento / Zona de Navegación	1	2	3	4	5	6	7
2021: BALSA SALVAVIDAS para total de personas a bordo	ISO 9650 u otra normativa equivalente, siempre que sean homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante SOLAS A	ISO 9650 u otra normativa equivalente, siempre que sean homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante SOLAS B	ISO 9650 u otra normativa equivalente, siempre que sean homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante SOLAS B				
2021: AROS SALVAVIDAS (uno al menos llevará luz y rabiza)	2	1	1	1			
2021: CHALECOS SALVAVIDAS al menos uno por persona con luz y adecuados para el 100% de niños a bordo.	Flotabilidad mínima 275N Chaleco adicional	Flotabilidad mínima 150N	Flotabilidad mínima 150N	Flotabilidad mínima 150N Pueden prescindir de luz si navegación diurna	Flotabilidad mínima 100N Pueden prescindir de luz si navegación diurna	Flotabilidad mínima 100N Pueden prescindir de luz si navegación diurna	Flotabilidad mínima 100N Pueden prescindir de luz si navegación diurna
2021: COHETES CON LUZ ROJA Y PARACAIDAS	6	6	6	3			
2021: BENGALAS DE MANO	6	6	6	3	3	3	
2021: SEÑALES FUMÍGENAS FLOTANTES	2	1	1				
2021: LUCES.	Luces certificadas u homologadas	Luces certificadas u homologadas	Luces certificadas u homologadas	Solo navegación diurna y eslora menor de 12m, luces no certificadas u homologadas con visibilidad mínima 1 milla náutica. Solo navegación diurna y eslora menor de 7m linterna eléctrica luz blanca.	Solo navegación diurna y eslora menor de 12m, luces no certificadas u homologadas con visibilidad mínima 1 milla náutica. Solo navegación diurna y eslora menor de 7m linterna eléctrica luz blanca.	Solo navegación diurna y eslora menor de 12m, luces no certificadas u homologadas con visibilidad mínima 1 milla náutica. Solo navegación diurna y eslora menor de 7m linterna eléctrica luz blanca.	Solo navegación diurna y eslora menor de 12m, luces no certificadas u homologadas con visibilidad mínima 1 milla náutica. Solo navegación diurna y eslora menor de 7m linterna eléctrica luz blanca.
Baldes contra incendios con rabiza (válidos para achique) serán robustos, de plástico u otro material, y de 7 litros como mínimo.	2	2	2	1	1	1	
2021: Compás	1	1	1	1			
2021: Sextante	1						
2021: Cronómetro	1						
2021: Cartas y libros náuticos de la zona de navegación (libros de faros, derroteros, anuario de mareas, manual de primeros auxilios, reg. de radiocomunicaciones)	Sí	Sí	Sí	Sí			
2021: Diario de navegación	Sí						
2021: Tabla de señales de salvamento	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Compás de puntas, transportador y regla de 40 cm.	1	1					
2021: BOCINA de niebla a presión manual (si es de gas con recipiente y membrana de respeto)	1	1	1	1	1	1	1
2021: Barómetro	1	1					
2021: Campana de, al menos 200 mm de diámetro (para eslora > 20 m).	1	1	1	1	1	1	1
2021: Pabellón Nacional	1	1	1	1	1	1	1
2021: Juego de banderas	1	1					
2021: Tabla de banderas de señales si se montan equipos radioeléctricos	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Linternas estancas	1	1	1	1	1	1	1

Tabla de señales	1	1	1	1	1	1	1
Código de señales (si se montan aparatos de radiocomunicaciones)	1	1	1	1	1	1	1
2021: Reflector de radar (sólo para casco no metálico)	1	1	1	1	1	1	1
Botiquín (si la tripulación es profesional será el prescrito en el R.D. 258/1999 de 12 de febrero)	Tipo C (completado según viaje)	Tipo C	Tipo balsa de salvamento	Tipo balsa de salvamento	Tipo nº 4		
2021: Botiquín (si la tripulación es profesional será el prescrito en el R.D. 258/1999 de 12 de febrero). Siempre botiquín + Guía Sanitaria	Tripulación no profesional: botiquín tipo balsas de salvamento (RD 258/1999 de 12 de febrero)	Tripulación no profesional: botiquín tipo balsas de salvamento (RD 258/1999 de 12 de febrero)	Tripulación no profesional: botiquín tipo balsas de salvamento (RD 258/1999 de 12 de febrero)	Tripulación no profesional: botiquín tipo balsas de salvamento (RD 258/1999 de 12 de febrero)	Tripulación no profesional: botiquín tipo balsas de salvamento (RD 258/1999 de 12 de febrero)		
Caña de timón de emergencia en embarcaciones de vela y en las de un sólo motor si el gobierno es a distancia, excepto si el motor es fuera borda o de transmisión en Z	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Medios de emergencia para gobierno en embarcaciones de vela y en las de un sólo motor si el gobierno es a distancia, excepto si el motor es fuera borda o de transmisión en Z	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Estachas de amarre al muelle (en su caso), de longitud y resistencia adecuados a la eslora de la embarcación	2	2	2	2	2	2	2
2021: Mínimo de 2 estachas de amarre de longitud y resistencia adecuada a eslora	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Bichero	1	1	1	1	1	1	1
Remo de longitud suficiente y dispositivo de boga (o un par de zaguales para embarcaciones de eslora inferior a 6 metros)	1	1	1	1	1	1	1
Inflador y juego de reparación de pinchazos en embarcaciones neumáticas rígidas y semirrígidas	1	1	1	1	1	1	1
2021: Inflador y juego de reparación de pinchazos en embarcaciones neumáticas rígidas y semirrígidas	1	1	1	1	1	1	1

Elemento / Zona de navegación	1	2	3	4	5	6	7
Extintores portátiles, en función de la eslora	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Extintores portátiles en función de la eslora. En embarcaciones con fines lucrativos y L igual o superior a 10m, un extintor más.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Extintores portátiles en función de la potencia. En embarcaciones con fines lucrativos y L igual o superior a 10m, un extintor más. Si instalación fija de extinción, un extintor portátil 34B cerca del compartimento motor.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Extintores portátiles instalación eléctrica de más de 50 v o propulsión eléctrica, al menos 1 adecuado para fuegos presencia eléctrica	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Extintores en embarcaciones que usen GLP como combustible, al menos 1 adecuado para fuegos de gases	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Detector de gases (con instalaciones de gas combustible). Combustible GLP: instalado en compartimento interior de cada motor y de cada espacio de almacenamiento combustible (UNE-EN 15609:2012)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Sistemas de ventilación. Arranque eléctrico: ventilación forzada. Combustibles grupo 1º: UNE-EN ISO 11105:2018. Combustible GLP: ventilación forzada UNE-EN 15609:2012 Placa/etiqueta ventilación 4 mins antes de arrancar motores. Baterías de acumuladores de propulsión eléctrica UNE-EN ISO 16315:2016 NO aplicación embarcaciones marcado CE	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Bombas de achique (en veleros al menos una manual y fija operable desde la bañera)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Medios de achique. (en veleros navegando en zonas 1-6 al menos una bomba manual y fija operable desde la bañera).	Bomba accionada por motor o fuente de energía + bomba manual y dos baldes con capacidad mínima 5 l.	Bomba accionada por motor o fuente de energía + bomba manual y dos baldes con capacidad mínima 5 l.	Bomba accionada por motor o fuente de energía + bomba manual y dos baldes con capacidad mínima 5 l.	Bomba manual o eléctrica y un balde con capacidad mínima 5 l.	Bomba manual o eléctrica y un balde con capacidad mínima 5 l.	Bomba manual o eléctrica y un balde con capacidad mínima 5 l.	Bomba manual o eléctrica. L menor o igual a 6 con cámaras de flotabilidad, achicador capacidad mínima 2 l.
Depósitos de retención de aguas sucias permanentes y conexiones y descargas con dispositivos de cierre (embarcaciones con aseos).	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: Prevención de contaminación por aguas sucias: sistemas que eviten descargas accidentales o inadecuadas. EMBARCACIONES CON ASEOS Depósitos de retención de aguas sucias permanentes y conexiones y descargas con dispositivos de cierre o instalación de tratamiento de aguas sucias o Sistemas para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias con medios para almacenarlas temporalmente. Depósitos de retención fijos: conexión universal a tierra para descarga.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Equipos para desmenuzar y desinfectar y equipos de tratamiento en caso de descargas en zonas permitidas (embarcaciones con aseos)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2021: LÍNEAS DE FONDEO (mínimo 5 veces la eslora). Longitud tramo cadena mínimo eslora; menos de 6 m de eslora puede ser solo de estacha. No cadenas ni estachas empalmadas sin grillete. [Tabla de pesos de ancla y diámetros mínimos de cadena y estacha].	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

