



MÁSTER UNIVERSITARIO EN GESTIÓN ADMINISTRATIVA

EL GESTOR ADMINISTRATIVO Y LA NÁUTICA DE RECREO

Presentado por:

JOSE LUIS GÓMEZ PÉREZ

Dirigido por:

NURIA LOPEZ RIBELLES

CURSO ACADÉMICO 2021/2022

Tabla de contenidos

Agradecimientos

Resumen / abstract

Introducción

Objetivos

Metodología

CAPÍTULO 1.- LA ADMINISTRACIÓN Y LA NÁUTICA EN EL SECTOR DE RECREO

- 1.1. Organización y competencias de la Administración
 - 1.1.1 La Administración Marítima del Estado
 - 1.1.2 Las Administraciones Autonómicas
 - 1.1.3 Relación de órganos con competencia dentro de la Administración del Estado
- 1.2. La Administración Marítima española y el Anteproyecto de Ley.
- 1.3. El gestor administrativo y la Administración marítima española

CAPÍTULO 2. – EL ABANDERAMIENTO, LA MATRICULACIÓN Y LA INSCRIPCIÓN DE EMBARCACIONES EN ESPAÑA, Y OTRAS OBLIGACIONES DE ÍNDOLE ADMINISTRATIVA

- 2.1. Abanderamiento de embarcaciones de nueva construcción
- 2.2. Embarcaciones con marcado CE y superior a 12 m. de eslora
- 2.3. Embarcaciones con marcado CE y eslora de 12 m. o inferior
- 2.4. Embarcaciones importadas y sin marcado CE
- 2.5. Embarcaciones construidas por aficionados
- 2.6. Embarcaciones históricas o tradicionales
- 2.7. Matriculación de motos náuticas
- 2.8. Documentación requerida a bordo
- 2.9. Reconocimientos e inspecciones técnicas
- 2.10. Novedades del Anteproyecto de Ley y otras obligaciones de índole administrativa
- 2.11. El gestor administrativo, los trámites registrales y documentación asociada

CAPÍTULO 3.- MODALIDADES DE ADQUISICIÓN Y FINANCIACIÓN DE EMBARCACIONES

- 3.1. Adquisición de una embarcación mediante contrato de construcción
- 3.2. Compraventa de embarcaciones en España
- 3.3. Compraventa de embarcación en el extranjero
- 3.4. Leasing náutico y otras formas de financiación
- 3.5. Otras modalidades de transmisión de una embarcación
- 3.6. El Gestor Administrativo en la adquisición y financiación de embarcaciones

CAPÍTULO 4.- CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO MÁS USUALES Y OTROS CONTRATOS MERCANTILES RELACIONADOS

- 3.1. El chárter náutico
- 3.2. Contrato de chárter MYBA
- 3.3. Mantenimiento e invernaje de embarcaciones
- 3.4. El Gestor Administrativo y los contratos de explotación o mantenimiento de embarcaciones de recreo

CAPÍTULO 5. - LA ACTIVIDAD ASEGURADORA Y LA NÁUTICA EN EL SECTOR DE RECREO

- 5.1 Introducción al seguro en el ámbito de la náutica de recreo
- 5.2 Modalidades de seguro para embarcaciones
 - 5.2.1 Seguro obligatorio para embarcaciones de recreo
 - 5.2.2 Seguro obligatorio para participación de embarcaciones en competiciones deportivas
 - 5.2.3 Seguro obligatorio para embarcaciones de recreo de pabellón extranjero
 - 5.2.4 Seguro de suscripción obligatoria para pasajeros
 - 5.2.5 Coberturas de suscripción voluntaria
- 5.3 Documentación e infracciones vinculadas al seguro de suscripción obligatoria
- 5.4 El gestor administrativo y la actividad aseguradora vinculada a la náutica de recreo
- 5.5 Novedades introducidas por el Anteproyecto de Ley

CAPÍTULO 6.- EL DESPACHO DE EMBARCACIONES

CAPÍTULO 7.- TRIBUTACIÓN EN LA NÁUTICA DE RECREO

- 7.1. Impuestos y Tasas que gravan la adquisición
- 7.2. Explotación comercial bajo la modalidad de arrendamiento náutico

CAPÍTULO 8.- CONSIDERACIONES CLIMÁTICAS APLICABLES A LA NÁUTICA DE RECREO

FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

CONCLUSIONES

NORMATIVA Y BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, a mi mujer y a mis hijos por haber tenido la paciencia y permitirme realizar este máster y, en segundo lugar, a mi tutora por dedicar su tiempo a leer y revisar el presente trabajo.

RESUMEN / ABSTRACT

Este trabajo pretende realizar un análisis general de la normativa aplicable al ramo de la náutica de recreo y, en particular, con relación a los trámites administrativos habituales y los requisitos relacionados con la misma. Ello incluye, entre otros aspectos generales, la identificación de las administraciones competentes, las inspecciones técnicas aplicables a este tipo de embarcaciones, los seguros, las modalidades de explotación comercial y otros contratos de servicios típicos del sector.

La finalidad es explorar, en términos generales, cuales serían los servicios que un gestor administrativo especializado en náutica de recreo puede prestar a sus clientes.

En este trabajo, la innovación se queda reflejada, por un lado, a través de un análisis realizado acerca de las novedades legislativas de aplicación; por otro, mediante la propuesta de otros posibles servicios diferenciadores -no tradicionales o convencionales para un gestor administrativo-. Y, todo ello, teniendo en mente todas aquellas medidas legislativas que se prevén para un horizonte temporal a corto y medio plazo como, por ejemplo, la posibilidad de asesorar en la obtención de ayudas europeas.

En definitiva, el presente documento pretende constituir una guía que sirva de base para todos los profesionales que deseen iniciarse o profundizar en el sector de actividad objeto de estudio.

ABSTRACT

This essay intends to conduct a general overview of the applicable regulations to the recreational boating and in relation to the usual administrative procedures and requirements related to recreational boating, including other general aspects, such as the identification of the competent administrations, technical inspections applicable to this type of vessel, insurance, commercial operating modalities and other service contracts typical of the sector.

The aim is to explore, in general terms, what services an administrative agent specializing in recreational boating can provide to its clients.

The area of innovation in this work is provided through an analysis of the new legislation coming into force, as well as the proposal of other possible differentiating services -non-traditional or conventional for an administrative agent-. And all of this, while bearing in mind all those legislative measures that are foreseen to be passed or to come into force, such as, for example, the possibility of advising on obtaining European funds.

In short, this document is intended as a guide to serve as a basis for all professionals who wish to begin or deepen their knowledge of the sector of activity under study.

INTRODUCCIÓN

La actividad náutica de recreo disfruta de un momento de crecimiento continuado en España debido a las propias características geográficas de nuestro país, la situación de bienestar o prosperidad económica de los últimos años, las mayores facilidades para acceso al crédito del conjunto de la población española y, en especial, favorecidos por la coyuntura global derivada del Covid-19. Unos años en los que la náutica de recreo ha sido concebida como turismo o actividad segura en los veranos más afectados por la pandemia como alternativa a las restricciones decretadas por los gobiernos de distintos países.

El hecho de que las costas españolas cuenten con alrededor de 8.000 kilómetros de litoral, la buena climatología en nuestro país y los aproximadamente 400 puertos deportivos existentes en la actualidad, hacen nuestro país muy atractivo para la náutica de recreo, las actividades y deportes acuáticos y, el turismo asociado a estas actividades.

Es necesario destacar que, actualmente, en España no existe registros con información concreta y contrastable sobre el número exacto de embarcaciones de recreo existentes, ya que únicamente se dispone de información sobre las embarcaciones inscritas y matriculadas en el registro de buques, con la nota distintiva de que no todas las embarcaciones tienen la obligación de ser inscritas y matriculadas, en contraste con otros países de nuestro entorno tal y como veremos a lo largo de este trabajo.

Y es, a pesar de que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, “Minist.º de Transportes”) muestra que la náutica de recreo experimentó en 2021 un crecimiento de alrededor de un 17% con respecto al año 2020, estos datos no tienen en consideración el turismo náutico y las embarcaciones de recreo extranjeras en nuestras costas.

Según publicaciones especializadas en el sector, los datos avanzados para el año 2022 reflejan cierta moderación en cuanto al crecimiento de este sector en España, por lo que todo parece indicar que la tendencia en todos sus segmentos, y en especial en el de grandes embarcaciones o de lujo, seguirá siendo al alza a medio y largo plazo.

Esta predicción de crecimiento podría verse afectada en el corto plazo por las sanciones impuestas a Rusia, los efectos negativos de la guerra de Ucrania y la posible recesión de muchas de las economías de la zona euro, así como los efectos de la inflación y el deterioro de las previsiones económicas en las principales economías mundiales.

Tradicionalmente, la náutica de recreo ha sido concebido como un sector dirigido a las personas con un poder adquisitivo alto; pero, en los últimos años, se ha extendido a otros perfiles de usuarios. En este sentido, los datos económicos del sector publicados muestran que esta industria se erige actualmente como una de las palancas económicas del país, con una capacidad muy significativa de contribución a la economía nacional.

No debemos reducir su aportación a la economía meramente a su contribución directa, sino que también debemos considerar sus efectos indirectos; es decir, toda la industria adyacente al sector náutico, como, por ejemplo, los servicios de tripulación, venta de embarcaciones, depósito, suministros, reparación y mantenimiento, equipos náuticos y otros gastos directos varios, así como el propio turismo y consumos asociados que esta actividad atrae a nuestras costas.

denle cuanto al uso al que se destinan las embarcaciones, el crecimiento de este segmento de la náutica en nuestro país se debe tanto en el uso y disfrute privado, como en la explotación de embarcaciones en modalidad de arrendamiento y que, como lógica consecuencia, se constata también en un aumento significativo de la siniestralidad.

Las estadísticas publicadas desvelan que, cada verano, Salvamento Marítimo asiste un gran número de incidentes en los que se ven involucradas embarcaciones de recreo en nuestras costas. Así, los datos publicados correspondientes al ejercicio 2020 muestran que alrededor de 2.400 embarcaciones se vieron envueltas en incidentes marítimos, representando alrededor de un 45% del total de las embarcaciones asistidas por Salvamento Marítimo en dicho ejercicio. En 2021, la cifra de embarcaciones implicadas en accidentes fue del 53% de las emergencias durante la temporada de verano.

Todo esto demuestra que en este sector existen notables oportunidades de crecimiento, como pueden ser, entre otras, todas aquellas que permitan hacer más accesibles estas embarcaciones a las clases medias, teniendo en cuenta que España está por debajo de

otros países de nuestro entorno en el ratio embarcación por persona. No obstante, se podría potenciar aún más este crecimiento con una política fiscal adecuada que atraiese al sector de los grandes yates o embarcaciones de lujo, actualmente en desventaja con países de nuestro entorno.

Como se verá a lo largo de este trabajo, el Anteproyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima (en adelante, el “*Anteproyecto de Ley*”), crea un registro de las embarcaciones destinadas a recreo y también prevé ventajas fiscales para atraer las embarcaciones extranjeras a nuestro registro. Beneficios que, en mi opinión, son insuficientes.

Es en este contexto donde toma especial relevancia la figura del gestor administrativo, pudiendo prestar servicios de distintos índole a los titulares y usuarios de embarcaciones de recreo, como tendremos ocasión de exponer a lo largo de este trabajo.

OBJETIVOS

Los objetivos de este trabajo de fin de máster, como se ha anticipado en la introducción, son analizar los servicios que una gestoría náutica puede prestar a un potencial cliente, a la vez que sirva de guía para todos los profesionales que se inicien en la profesión, de modo que tengan a su disposición, en un único documento, los principales y más usuales trámites a realizar frente la administración y entre particulares.

La aportación al campo del conocimiento que se persigue es analizar las novedades que se pretenden incorporar a nuestro ordenamiento jurídico mediante el Anteproyecto de Ley, y de la Ley de Navegación Marítima (en adelante, “LNM”), así como analizar otras posibilidades de negocio vinculadas a diversas consideraciones climáticas aplicables a la náutica de recreo.

METODOLOGÍA

En la elaboración de este proyecto se ha empleado una metodología de revisión, a través de un análisis jurídico, de las distintas normas en vigor que resultan de aplicación a los trámites administrativos o actos jurídicos objeto de estudio, a la vez que se han consultado artículos de opinión de las revistas especializadas del sector y páginas web de las Autoridades competentes y otros actores involucrados.

Para la elaboración del trabajo, en primer lugar, se ha consultado distintos sites de gestoría náuticas en activo para ver los trámites más usuales que éstas ofrecen.

En segundo lugar, vistos los trámites a analizar, se ha investigado sobre el régimen jurídico aplicable en la actualidad.

Finalmente, se ha pretendido proponer servicios complementarios a los existentes, principalmente en línea con las tendencias de mercado como son, por ejemplo, las medidas contra el cambio climático.

CAPÍTULO 1.- LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA EN LA NÁUTICA DE RECREO

1.1. Organización y competencias

Según la redacción literal de la Constitución española del año 1978, corresponde al Estado español y, en concreto, a la Administración Marítima del Estado, la competencia en exclusiva en materia relativa a Marina Mercante y de abanderamiento de buques, entre otras.

La atribución de competencias aparentemente sencilla que la Constitución española otorga a la Administración Marítima del Estado se dificulta debido a la difusión de competencias entre administraciones, haciéndose necesario distinguir entre, i) Administración Marítima Estatal y sus órganos dependientes, y ii) las Administraciones Autonómicas.

1.1.1. La Administración Marítima del Estado

Corresponde al Minist.º de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (anteriormente, Ministerio de Fomento) la competencia sobre la Administración Marítima del Estado, al que compete, entre otras, la implementación de las políticas relativas a las infraestructuras de transporte marítimo, los servicios de transporte y las inversiones en las materias anteriormente mencionadas.

La estructura y competencias de este Ministerio se regulan en la actualidad bajo i) el Real Decreto 139/2020, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales; ii) el Real Decreto 953/2018, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento; y iii) el Real Decreto Legislativo 2/2011, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, el “R.D. Legislativo 2/2011”).

Conforme a las normas citadas, son órganos dependientes de este Ministerio, en la materia objeto de este trabajo, y representan, entre otros, la Administración Marítima del Estado los siguientes órganos:



Debido a su relevancia en el terreno de la náutica de recreo, destacan las Capitanías y los Distritos Marítimos entre todos los órganos dependientes de la Administración Marítima central.

Tanto las Capitanías como los Distritos Marítimos son órganos periféricos y son regulados en la actualidad bajo el R. D. Legislativo 2/2011, así como en el Real Decreto 638/2007.

Sus competencias abarcan, principalmente:

- la ordenación de la navegación, de la seguridad marítima y la prevención; además de la lucha contra la contaminación del medio marino;
- la inspección marítima;
- y los asuntos generales y jurídicos, así como los expedientes sancionadores.

Podría decirse que las Capitanías Marítimas y, especialmente, los Distritos Marítimos, son los órganos competentes de conocer el grueso de los trámites administrativos que se ejecutan en el día a día de las embarcaciones de recreo. Ejemplo de ello son el registro y abanderamiento embarcaciones de eslora menor a 24 m.; la expedición, la revalidación, el canje, la homologación y la renovación de títulos profesionales y de recreo; el despacho de embarcaciones; las autorizaciones de fondeo en aguas adyacentes a espacios portuarios; y las medidas de policía y sancionadoras.

Los Distritos Marítimos son órganos dependientes de las Capitanías Marítimas, comprendiendo estas últimas en su ámbito geográfico uno o varios Distritos.

En la página electrónica del Minist.º de Transportes se puede acceder al listado completo tanto de las Capitanías como de los Distritos Marítimos existentes hoy en España.

Finalmente, para concluir este apartado, es necesario realizar una breve mención al papel que ejercen las oficinas consulares que actúan como administración marítima española en el extranjero para aquellas embarcaciones españolas que naveguen en las aguas de otro Estado. Entre sus principales funciones, hay que destacar la formalización del despacho de buques y embarcaciones en puertos extranjeros, así como la intervención en el ejercicio de funciones notariales en el extranjero.

1.1.2. Las Administraciones Autonómicas

Las administraciones autonómicas pueden atribuirse competencias en aquellas materias no reservadas exclusivamente al Estado. En particular, con relación a la náutica de recreo, la Constitución les confiere la capacidad de llevar a cabo ciertas competencias, en materia de promoción de actividades destinadas al deporte y al ocio.

En la práctica, esta atribución que realiza el texto constitucional a favor de las administraciones autonómicas se ha traducido en la asunción de competencias, tales como la realización y el control de las evaluaciones en relación a las titulaciones náuticas, además de la expedición de titulaciones o la autorización para la apertura de centros de enseñanza náutica-deportiva.

1.1.3 Otros órganos de la Administración con competencias atribuidas

Además de los órganos de la administración del Estado y de la Autonómica anteriormente mencionados, existen otros órganos dependientes de otros Ministerios con competencias relacionadas directa o indirectamente con la náutica de recreo, entre las que se destacan:

- En vigilancia aduanera y, en particular, en materias tan relevantes como son el blanqueo de capitales, el contrabando o el fraude en el ámbito fiscal, en el que tiene competencia el Minist.º de Hacienda y de Función Pública;
- En materia de vigilancia y control, tiene competencia el departamento ministerial encargado de Defensa;
- En materia de vigilancia pesquera tiene competencia la cartera de Agricultura, Pesca y Alimentación;
- y el Minist.º de Interior, a través de la Guardia Civil, tiene atribuidas funciones de carácter genérico.

1.2 La Administración Marítima española y el Anteproyecto de Ley.

El anteproyecto al que se refiere esta sección lleva a cabo actualizaciones en la legislación marítima española que habían quedado desactualizados.

Por lo que respecta al ramo de la náutica de recreo, podría destacarse que el Anteproyecto -en lo que respecta a la estructura de la Administración Marítima- actualiza los registros marítimos mediante la creación de uno nuevo enfocado en las embarcaciones de recreo, cuyas oficinas se fijan en Ceuta y Melilla.

Dada la dimensión y los recursos de estas ciudades autónomas, esta medida supone un importante impulso para la economía de estas ciudades, su turismo y toda la industria náutica y relacionada con la misma.

Otra de las novedades más significativas es la ampliación del alcance de las normas en relación a la seguridad y de protección del medio marino a las embarcaciones extranjeras que se encuentren en España y cuyo propietario sea, además, residente en nuestro país.

Finalmente, es necesario destacar la atribución de competencias sobre control de las condiciones medioambientales de las embarcaciones, españolas o no, que se encuentren en aguas españolas.

1.3 El gestor administrativo y la Administración marítima española

Como hemos enunciado, son muchos los órganos con facultades atribuidas en materia de náutica de recreo, de forma que no siempre resulta sencillo llevar a cabo los trámites y procedimientos administrativos vinculados a este sector.

En este trabajo sólo estamos refiriéndonos a la interacción del interesado con la Administración española, aunque, por supuesto, el gestor administrativo puede brindar asesoría en los trámites en que intervengan o se vean involucradas las administraciones de otros Estados, como es ocurre en las importaciones de embarcaciones extranjeras.

El gestor administrativo náutico puede ofrecer su experiencia profesional a las personas, tanto físicas como jurídicas, en los diferentes trámites ante la Administración, ya sea nacional o extranjeras, agilizando los mismos, velando por los intereses de su cliente y cumpliendo con las obligaciones de éste, sirviendo en última instancia de enlace entre la Administración y el administrado.

Con la entrada en vigencia de la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el administrado puede optar por comunicarse con la Administración por medios electrónicos. Si el administrado es una persona jurídica, ésta está obligado a comunicarse con los entes públicos competentes (la Administración) siempre mediante su sede electrónica.

La comunicación vía electrónica para determinadas personas puede suponer un plus de complejidad, bien sea por la falta de familiarización con las nuevas tecnologías, la falta de medios y recursos técnicos, por tener una edad muy avanzada, etc. El gestor administrativo tiene la posibilidad de brindar sus servicios a los interesados para la realización de los actos administrativos en representación del interesado o indirectamente, asesorando al mismo en cuanto al órgano competente en función de la materia y ámbito territorial o sobre el fondo del asunto, siendo el interesado el que realice directamente el acto administrativo.

CAPÍTULO 2. ABANDERAMIENTO, MATRICULACIÓN E INSCRIPCIÓN DE EMBARCACIONES EN ESPAÑA, Y OTRAS OBLIGACIONES DE INDOLE ADMINISTRATIVA

Las embarcaciones deben estar abanderadas en España para estar amparadas por la legislación española y disfrutar de sus beneficios, siendo el abanderamiento el acto administrativo que faculta a la embarcación a enarbolar el pabellón español. Para ello, es requisito necesario la inscripción de la embarcación en los registros habilitados a tal fin.

En contraste con otros países, el sistema de registro español se identifica por ser de doble registro. Por un lado, el Registro Marítimo, de carácter administrativo; y, por otro, el Registro de Bienes Muebles, de carácter mercantil. La titularidad y las cargas sobre las embarcaciones de las Listas Primera a Sexta deberán inscribirse obligatoriamente en la sección destinada a Buques y Aeronaves dentro del Registro de Bienes Muebles.

En cuanto a las embarcaciones de recreo explotadas para fines privados, su registro en el Registro de Bienes Muebles es potestativa, tal y como se expone en la LNM.

Sin perjuicio de lo referido en los párrafos que preceden, nótese que los gravámenes y determinadas situaciones jurídicas inscribibles sean oponibles frente a terceros, es necesario que estos se inscriban de forma obligatoria en el Registro de Bienes Muebles.

A efectos aclaratorios, es conveniente señalar que el Registro de Matrícula de Buques se compone de nueve (9) listas, en las que se inscriben las embarcaciones según sea su origen y la tipología de actividad a la que se destina. En particular, las embarcaciones de recreo son susceptible de inscripción en:

- (i) **Lista Sexta.** En esta lista se inscribe toda embarcación de recreo que sea objeto de explotación con fines lucrativos; o,
- (ii) **Lista Séptima.** En esta lista se inscribe toda embarcación de recreo que sea objeto de uso exclusivo para fines privados.

Por tanto, a modo de resumen, podríamos afirmar que para inscribir en España las embarcaciones de recreo destinadas a uso privado (Lista 7ª) en el Registro de Buques, no se requiere que ésta sea inscrita a su vez en el de Bienes Muebles, a diferencia de lo que ocurre para las embarcaciones inscribibles en el resto de las listas.

Actualmente, los trámites administrativos consistentes en abanderar y matricular una embarcación de recreo son objeto de regulación en España en el Real Decreto 1435/2010. En todo aquello no regulado por la norma referida, se aplica con carácter supletorio el Real Decreto 1027/1989, que regula el abanderamiento, la matriculación de buques y el registro marítimo.

La normativa española prevé un régimen especial que se puede aplicar a las embarcaciones de recreo con 12 mtrs. o menos de eslora de eslora, eximiéndolas de la obligación de abanderamiento y matriculación. Estas embarcaciones también estarán exentas de la obligación de despacho, sujeto al cumplimiento del requisito de que tanto la embarcación como el motor de esta cuenten con el distintivo CE. En cualquier caso, pese a la exención, el titular de la embarcación podrá siempre optar por el régimen general de abanderamiento y matriculación.

El procedimiento en España relativo al abanderamiento y matriculación de una embarcación se inicia a instancia del interesado ante órgano encargado de la tramitación y de conocer del expediente (dicho órgano será el Distrito Marítimo que corresponda al puerto de matrícula pretendido). El abanderamiento pone fin al procedimiento y otorga a la embarcación el derecho a enarbolar el pabellón español.

Se pueden consultar los modelos de solicitudes de inscripción, de abanderamiento y de matriculación de una embarcación de recreo en la sede electrónica del Ministerio.

Junto a las solicitudes de abanderamiento deben aportarse al expediente otros documentos, que variarán según las características de la embarcación, debiéndose distinguir atendiendo a las características de la embarcación entre:

- Embarcaciones de nueva construcción por astillero;
- embarcaciones de nueva construcción por aficionados;

- embarcaciones que cuenten con marcado CE y más de 12 m. de eslora;
- embarcaciones que cuenten con marcado CE y de 12 m. de eslora o inferior;
- embarcaciones que carezcan de marcado CE;
- y embarcaciones históricas o tradicionales.

Indistintamente del procedimiento de abanderamiento iniciado, atendiendo a las características de la embarcación que acabamos de ver, el procedimiento administrativo finalizará con una resolución del órgano competente (jefe del Distrito Marítimo), resolviendo el registro de la embarcación en la lista que corresponda, en caso de resolución favorable, y asignándosele un número de matrícula y un número de identificación CIN¹

Los procedimientos descritos serán instados por los propietarios de las embarcaciones. Asimismo, estos serán los legitimados para instar su baja y realizar aquellos actos que sean necesarios para mantener la documentación de la embarcación actualizada. La inexactitud, falseamiento o incumplimiento en la documentación obligatoria de las embarcaciones será susceptible de sanción.

En relación con este Capítulo, se pueden consultar a efectos informativos los datos sobre la actividad de la náutica de recreo en España entre los años 2000 y 2022, en el que se muestran los datos de embarcaciones por eslora, provincias y tipología en la página del Ministerio competente.

2.1 Abanderamiento de embarcaciones de nueva construcción

Como referíamos al comenzar este Capítulo, todos los procedimientos de abanderamiento comienzan mediante solicitud de la persona interesada. Respecto a las embarcaciones de nueva construcción, será mediante solicitud de autorización de construcción de la embarcación. El proceso, que finalizará con el acto administrativo de abanderamiento, requiere previamente la realización de las inspecciones preceptivas.

¹ El número CIN de la embarcación es un número de identificación que incluye el código del fabricante de esta, el código del astillero constructor, el número de serie asignado, junto a la fecha de construcción y modelo.

Será siempre necesario que las solicitudes de autorización para la construcción de una embarcación sea acompañada de un proyecto de construcción de la embarcación que se pretende inscribir y de la acreditación del título de propiedad.

2.2 Embarcaciones con marcado CE y más de 12 mtrs. de eslora²

El título de este apartado describe dos requisitos descriptivos de las embarcaciones a las que resulta aplicable este procedimiento, uno referente a la eslora y otro al marcado CE.

A efectos aclaratorios, debemos entender por “marcado CE” en relación con una embarcación, la declaración de que la misma y todos sus componentes cumplen todos los requerimientos en materia de seguridad establecidos por la norma que se aplica en la Unión Europea. Se trata de un indicativo de cumplimiento de los requisitos de carácter legal, pero no de calidad.

La tramitación del abanderamiento de este tipo de embarcaciones se inicia mediante solicitud del interesado junto con:

- a) declaración de conformidad de la embarcación y sus motores. Éste puede ser sustituido por el certificado de navegabilidad;
- b) acreditación del título que demuestra que se ha adquirido la propiedad o el derecho de uso;
- c) En caso de representación, documento que acredite tal circunstancia;
- d) despacho de aduanas, si procede;
- e) certificado de baja en el registro de origen (aplicable para embarcaciones importadas) o certificación negativa);
- f) acreditación del pago del IEDMT;

² Artículo 9, Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, a través del que se regula el abanderamiento y la matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques BOE». Núm. 269, 6 de noviembre de 2010 (BOE-A-2010-17038) (en adelante, “**R.D. 1435/2010**”)

g) acreditación del pago de la tasa de inscripción en el Registro de buques; y,

h) acreditación del pago de la tasa de ayudas a la navegación.

2.3 Embarcaciones de recreo que ostenten marcado CE y eslora de 12 m. o inferior³

Las embarcaciones de recreo que ostenten marcado CE y eslora de 12 m. o inferior están exentas de obligación de abanderamiento y matriculación España. Pese a la exención, éstas podrán ser abanderadas y matriculadas a instancia de interesado.

Si se insta la matriculación de estas embarcaciones se aplicará lo previsto en el apartado 2.2 anterior en referencia a las embarcaciones de recreo que cuenten con marcado CE y con una eslora mayor a los 12 m.

La indicación del nombre en este tipo de embarcaciones tiene carácter potestativo. Por el contrario, estas obligaciones están obligadas a:

- i) enarbolar el pabellón español;
- ii) llevar a cabo las inspecciones técnicas reglamentarias;
- iii) y lleven de forma permanente en ambas amuras el indicativo de inscripción;

El Distrito Marítimo competente, a solicitud del interesado, expedirá un certificado de inscripción que contiene un número secuencial anualizado. Este certificado secuencial anualizado sustituirá en esta embarcación al certificado de navegabilidad.

2.4 Embarcaciones de recreo importadas y sin marcado CE⁴.

Toda embarcación de recreo sin marcado CE (a excepción de las construidas por aficionado) deben someterse a una evaluación de conformidad para obtener dicho marcado, con carácter previo a su registro y abanderamiento en nuestro país.

³ Artículo 8 del R. D. 1435/2010

⁴ Artículo 10 del R. D. 1435/2010

Obtenido el marcado CE para el registro y abanderamiento, será aplicable el procedimiento ordinario previsto en los apartados 2.2 o 2.3 anteriores atendiendo a las características de la embarcación.

Existen excepciones a lo expuesto anteriormente en las que no será necesario someter a la embarcación a una evaluación de conformidad. Este es el caso de determinadas embarcaciones de origen en otros Estados Miembro como, por ejemplo, las registradas previamente en otro Estado miembro con antigüedad inferior a 25 años y eslora menor a 24 m., siempre que éstas figuren en la base de datos (BB. DD.) de la Dirección General de la Marina Mercante (en adelante, “DGMM”) como embarcación homologada. No obstante, en todos los supuestos, la embarcación habrá de superar el reconocimiento inicial técnico realizado por la Administración marítima española.

Será el titular de la embarcación quien deberá presentar ante el Distrito Marítimo junto a la solicitud:

- a) certificado de inspección o certificado de homologación o la obtención del marcado CE, según proceda;
- b) acreditación del título propiedad o del derecho de uso;
- c) certificado de baja en el país de procedencia o certificación negativa.;
- d) autorización de representación, en su caso;
- e) acreditación de la liquidación del IEDMT;
- f) acreditación de la liquidación de la tasa de inscripción en el Registro de matrícula de buques;
- g) acreditación de la liquidación de la tasa de ayudas a la navegación.

2.5 Embarcaciones de recreo de construcción por aficionados⁵.

Estas embarcaciones serán abanderadas en España e inscritas en la lista 7ª siempre que el interesado acredite a la Administración el acatamiento de las exigencias establecidas en la Orden FOM/1144/2003 y en el Real Decreto 2127/2004. Para ello, el interesado habrá de presentar un proyecto elaborado y firmado por un técnico titulado.

En el caso de que se pretenda explotar comercialmente la embarcación, se deberá obtener previamente a su inscripción en la lista 6ª el marcado CE.

Junto al documento que acredita que se han observado todos los requisitos preceptivos descritos anteriormente, la embarcación habrá de superar el reconocimiento inicial obligatorio que efectúa la Administración.

Junto a la solicitud normalizada de inscripción, el interesado deberá registrar ante el Distrito Marítimo en el que se pretenda inscribir, toda la documentación a la que se hace referencia en el apartado 2.4 anterior para embarcaciones sin distintivo CE.

2.6 Embarcaciones históricas o tradicionales

Las embarcaciones de recreo históricas o tradicionales se regulan bajo el Real Decreto 784/2021, a través del cual se aprueba el Reglamento que rige a las embarcaciones históricas y las reproducciones singulares.

Se entiende por embarcación histórica o tradicional aquellas que pertenezcan al patrimonio histórico o las consideradas como embarcaciones clásicas, de época o tradicionales.

Dicha norma establece un procedimiento de registro simplificado, así como un régimen simplificado de certificación e inspección.

El Registro de Embarcaciones Históricas tiene carácter público y accesible en la página electrónica del Minist.º de Transportes.

⁵ Artículo 11 del R. D. 1435/2010

La solicitud de inscripción se presentará ante la Capitanía Marítima o Distrito Marítimo por el interesado mediante el formulario normalizado junto con los documentos que acrediten las circunstancias manifestadas.

Acreditadas las circunstancias, estas embarcaciones se inscribirán de forma automática.

2.7 Matriculación de motos náuticas

Este procedimiento se regula bajo la Orden de 16 de diciembre de 1998, sobre el procedimiento abreviado de registro y matriculación de motos náuticas.

Se trata de un procedimiento abreviado que resulta de aplicación siempre y cuando se den los siguientes requerimientos:

- se utilicen en aguas españolas;
- se utilicen con fines exclusivamente recreativos;
- su titular sea residente en España;
- y se matriculen en la Lista 6ª o en la Lista 7ª del Registro de Buques.

Los interesados podrán instar la matriculación e inscripción ante los Distritos Marítimos mediante solicitud junto con copia del documento acreditativo del título de propiedad, sirviendo a estos efectos, la factura de compra o, si se trata de una transferencia entre particulares, el documento que acredite que se ha liquidado el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales (en adelante, “ITP”).

El procedimiento finalizará con la asignación de la señal identificativa de la moto náutica y la entrega de la Licencia de Navegación.

2.8. Documentación requerida a bordo de las embarcaciones de recreo

En este apartado debemos hacer una distinción entre documentos relativos a la dotación y los relativos a la embarcación.

a) En relación con la embarcación:

- 1.- la **hoja de asiento** registral (a excepción de las embarcaciones que cuenten con marcado CE y menos de 12 m. de eslora);
- 2.- la patente de navegación (salvo las embarcaciones con eslora de menos de 24 metros);
- 3.- la licencia de navegación o Rol, debidamente despachado (respecto al despacho de embarcaciones, véase el Capítulo 5);
- 4.- el certificado que demuestra el registro o el permiso de navegación cuando se trate de embarcaciones de la lista 7ª sin dotación profesional y con una eslora igual o menor a los 24 metros;
- 5.- el certificado de navegabilidad;
- 6.- la póliza de seguro obligatoria (a excepción de las embarcaciones exentas).

b) Con relación a la dotación de la embarcación, se hace referencia a la titulación náutica que acredite la idoneidad para poder dirigir la embarcación, regulado bajo el Real Decreto 875/2014, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. Estos títulos no tienen carácter profesional y capacitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo, además de las motos náuticas abanderadas y matriculadas en nuestro país, siempre que no tengan fines comerciales.

Hay que destacar que determinados títulos náuticos pueden ser habilitados para realizar ciertas actividades con fines comerciales, siempre que hayan realizado un curso de formación y estén en posesión de todas las atribuciones adicionales que puedan complementar de alguna manera al título náutico que ostenten.

No se necesita titulación náutica de recreo para las embarcaciones de recreo motorizadas con potencia igual o menor a 11,26 kilovatios y hasta de 5 metros de eslora (exceptuando las motos náuticas), ni los veleros de hasta 6 metros de eslora, en todos estos casos siempre que no se separen más de 2 millas de la línea de costa y con la condición de que la actividad se realice durante el día.

La persona que ejerza el gobierno de una embarcación de recreo deberá necesariamente llevar a bordo de la embarcación acreditación de su titulación en vigor.

Los títulos y licencia de recreo habilitantes en España son:

- Capitán de Yate;
- Patrón de Yate;
- Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER);
- Patrón de Navegación Básica (PNB); y,
- Licencia de Navegación.

Las atribuciones correspondientes a cada título se regulan en los artículos 8 (atribuciones básicas), 9 (complementarias) y 10 (excepciones) del citado Real Decreto 875/2014, variando las habilitaciones principalmente en eslora y zonas en las que están facultados para navegar.

Será competente para la emisión de títulos la DGMM o las Comunidades Autónomas cuando hayan asumido dichas competencias.

Superados los requisitos que han conducido a la obtención de cada título, se solicitará una tarjeta acreditativa de la posesión de este al órgano competente.

2.9 Reconocimientos e inspecciones a embarcaciones de recreo y motos náuticas

Los reconocimientos e inspecciones técnicas realizadas a las embarcaciones de recreo se regulan de acuerdo con el RD 1434/1999, a través del que se configuran los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y fijan aquellos requisitos que han de reunir las entidades colaboradoras de inspección.

Conforme al Real Decreto referido, son objeto de inspección las siguientes embarcaciones de las Listas 6ª y 7ª, con una eslora de 2,5 a 24 metros y de 6 a 24 metros, respectivamente.

El tipo y el alcance de los reconocimientos y de las inspecciones se regula en el citado RD 1434/1999, que distingue cuatro (4) tipo de reconocimientos e inspecciones, las periódicas, las intermedias, las adicionales y las extraordinarias.

Los reconocimientos y las inspecciones de carácter preceptivo serán llevados a cabo por Entidades Colaboradoras de Inspección, reconocidas de forma previa por la Administración Marítima española.

El listado de Entidades Colaboradoras, actualizado a 2022, es consultable en la página electrónica del Minist.º Transporte.

Los reconocimientos e inspecciones técnicas (su tipo y fecha de la próxima inspección o reconocimiento) se consignarán en el certificado de navegabilidad o en el certificado de inscripción, según proceda.

Finalmente, en cuanto a las obligaciones de mantenimiento de seguridad de las embarcaciones, es esencial destacar que dicha responsabilidad recae en el propietario. Es más, si no se realiza o se supera dentro de los plazos estipulados, conlleva a la pérdida por caducidad del certificado. La navegación sin el correspondiente certificado de navegabilidad o inscripción válido y en vigor, según proceda, constituye una infracción de carácter grave o muy grave, dependiendo de las particularidades de cada caso.

2.10 Novedades del Anteproyecto de Ley y otras obligaciones de índole administrativa.

Como novedad, el Anteproyecto de Ley introduce la actualización del régimen del abanderamiento de las embarcaciones de recreo en nuestro país, así como la actualización de los registros marítimos españoles.

En particular, en esta materia se crea un nuevo Registro Especial para Buques y Embarcaciones de Recreo, que se caracteriza por ser público y administrativo, en el que se podrán inscribir las embarcaciones de recreo que sean explotadas comercialmente, y que tendrán en las Capitanías Marítimas de Ceuta y Melilla sus oficinas de gestión y administración.

Una nota característica de este nuevo Registro es la obligatoriedad de que la embarcación tenga su centro efectivo de control en Ceuta o Melilla o que, teniéndolo fuera, tengan una sucursal o representación en Ceuta o Melilla.

Adicionalmente, este Registro cuenta con un incentivo de tipo fiscal consistente en que no está sujeto al IEDMT para la primera matriculación de embarcaciones de recreo.

La creación del registro, la obligatoriedad de tener su centro de control o alternativamente, una sucursal o representación en Melilla o Ceuta, así como el incentivo fiscal referido, es sin duda una buena noticia para estas ciudades que verán impulsada su actividad económica, su turismo y la industria local que presta servicios a este sector, siendo un buen atractivo para embarcaciones extranjeras en detrimento de otros puertos deportivos cercanos.

Como segunda novedad, cabe destacar el establecimiento de un régimen simplificado de inscripción para estas embarcaciones que, tal y como indica el texto introducido por el Anteproyecto, se desarrollará mediante reglamento.

En tercer lugar, otra novedad, en línea con la práctica en otras jurisdicciones, es la creación de un nuevo Certificado de Registro, que viene a sustituir a los actuales Certificados de Matrícula y la Patente de Navegación.

En cuarto lugar, hay que resaltar que el Anteproyecto hace extensivo a los titulares de embarcaciones inscritas en España el cumplimiento de los preceptos relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación, así como a las que desarrollen una actividad con fines comerciales en aguas españolas (con independencia de cuál sea su país de bandera) o embarcaciones extranjeras que naveguen por aguas españolas y su titular, o quien ostente el derecho de uso, sea residente en España.

Finalmente, hay que subrayar el cambio que se introduce a la Ley de Puertos, estableciéndose una excepción al silencio estimatorio previsto en la legislación administrativa con relación a los procedimientos administrativos de la marina mercante, y entre cuyos supuestos se establece que el sentido negativo o desestimatorio del silencio de la Administración en los procedimientos instados de inscripción de motos náuticas y de embarcaciones de recreo.

2.11 El gestor administrativo, los trámites registrales y la documentación de las embarcaciones de recreo

Probablemente este apartado integra los servicios más recurrentes solicitados de una gestoría náutica. Entre éstos, se pueden destacar, además de los ya descritos referentes al abanderamiento y al registro (incluyendo homologaciones), los siguientes:

- adecuación de los datos de carácter técnico en aquellos supuestos donde existan discrepancias entre los datos reales y los que figuran inscritos;
- cambio de puerto de matrícula;
- cambio de lista, en los supuestos de modificación del uso de la embarcación (6ª y 7ª);
- modificación de nombre;
- modificación de clasificación;
- traspaso de la propiedad;
- anotación de modalidad de explotación para embarcaciones de recreo en servicio (constitución, prórroga o cancelación de modalidad de explotación)
- constitución, modificación, novación o cancelación de hipoteca;
- despacho, en aquellos casos no exentos;
- cambio de bandera.

Si se acaba aprobando el Anteproyecto de Ley referido en la sección anterior, existen varios servicios adicionales a los anteriores que se podrían prestar, desde la inscripción en el Registro de Embarcaciones de Recreo, la solicitud del nuevo certificado de registro, como el servicio de representación en las ciudades autónomas, similar a la representación permanente que exige en la actualidad el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias⁶ para beneficiarse de los incentivos fiscales y sociales que este registro ofrece.

⁶ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (s.f.). [Seguridad marítima y contaminación](#).

CAPÍTULO 3.- ADQUISICIÓN Y FINANCIACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

3.1.- Adquisición de una embarcación mediante contrato de construcción

Esta modalidad de adquisición de las embarcaciones de recreo se puede subdividir en dos atendiendo a quién asume, entre otros factores, los riesgos de la construcción, distinguiéndose entre, i) la construcción por cuenta propia, también conocida como “construcción por aficionado” y, ii) La construcción por astillero.

En la construcción de una embarcación por cuenta propia es el propietario aficionado el que se responsabiliza de la producción de los planos de la embarcación y de la adquisición de los materiales, y es construida por su cuenta y riesgo. En el segundo supuesto, en la construcción por astillero, es el astillero el que proporciona no sólo la ingeniería técnica y la mano de obra, sino también todos los medios materiales, además de tener la obligación de hacer entrega de la embarcación una vez terminada.

Obviamente, en el primer supuesto, el aficionado ostenta la titularidad de la embarcación desde el inicio; mientras que, en el segundo supuesto, la titularidad le será transferida al final de proceso constructivo con la entrega de la embarcación.

Las embarcaciones construidas por cuenta propia, para su abanderamiento y registro, habrá de seguirse lo dispuesto en el Artículo 11 del RD 1435/2010.

Respecto a las construidas por astillero, en función de su eslora y de si tienen marcado CE o no, para su abanderamiento y registro se realizará lo que se marca en los artículos 8, 9 o 10 del RD 1435/2010 citado anteriormente.

Es recomendable asegurarse que la embarcación ostenta el marcado CE para no tener que someter la embarcación de recreo de nueva construcción al acto de evaluación de conformidad.

Finalmente, es necesario resaltar que entre los documentos de entrega que el astillero debe proporcionar al comprador en el momento de la entrega de la embarcación, el comprador debe cerciorarse que le hacen entrega del manual del propietario y la declaración de conformidad.

3.2.- Compraventa de embarcaciones de recreo

Los términos y las condiciones aplicables a los contratos de compraventa de cualquier bien, así como su interpretación, dependerán de la ley aplicable al mismo.

Suponiendo que la ley aplicable al contrato fuese la legislación española en aras a la brevedad, cabe destacar que la legislación española vigente no regula expresamente el contrato de compraventa de embarcaciones de recreo, siendo de aplicación la éstos los artículos del código civil español relativos al contrato de compraventa en general (Arts. 1445 y siguientes).

En lo relativo a la forma del contrato, se establece la libertad de forma, pudiéndose instrumentar en documento privado o público a elección de las partes involucradas. A diferencia de lo que ocurre para otros buques, las embarcaciones de recreo de las listas sexta y séptima no precisan que la compra se instrumente en documento público, siendo suficiente cualquier documento privado que acredite la titularidad de la embarcación.

Las garantías mínimas contractuales establecidas en el Código Civil para las compraventa son:

- Saneamiento por evicción (Art. 1475 CC), es decir, el vendedor responde frente al comprador cuando se prive al comprador de todo o parte de la embarcación a causa de un derecho anterior a la compra; y,
- Saneamiento por defectos o gravámenes ocultos (Art. 1484 CC), es decir, el vendedor responde de los defectos ocultos que tuviera la embarcación al tiempo de la venta y que, de haber tenido constancia de su existencia, no habría adquirido la embarcación o habría pagado menos por ella.

Asimismo, en el supuesto de que el comprador obtenga la embarcación de un vendedor-empresario, será de aplicación el Real Decreto Legislativo 1/2007, a través del que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios. Esta norma amplía las garantías respecto a las que reconoce el Código Civil y son indisponibles contractualmente. Estas garantías adicionales son:

- la sustitución del bien;
- la reparación de este;

- o la reducción del precio o terminación del contrato.

Seguidamente se enuncia la documentación mínima aconsejable que un comprador prudente, y en todo caso, que un gestor administrativo debe aconsejar a su cliente, debe requerir al vendedor como parte de la transacción:

- copia del documento de identidad o pasaporte del vendedor o documentación corporativa en caso de tratarse de una sociedad.
- certificado del registro de buques relativo a la embarcación / Hoja de asiento de la embarcación o equivalente en otra jurisdicción;
- licencia de navegación e Informe de la Inspección Técnica de Buques;
- certificado de idoneidad de la instalación de equipos radioeléctricos;
- marcado CE y/o Certificado de Navegabilidad;
- manual del propietario normalizado y otros manuales de equipo instalados a bordo. Planos de disposición y de los circuitos e instalación eléctrica.
- factura de compra de la embarcación y de todos los equipos que se han instalado a bordo;

Debe tenerse en cuenta que cuando se compra una embarcación de pabellón extranjero (no española), la documentación de la embarcación puede diferir respecto al listado de documentos enunciado arriba. Por ejemplo, en caso de compraventa de una embarcación nueva o usada en el Reino Unido, los documentos que se suelen requerir son: *bill of sale*; *boat license* (en caso de navegación interior); *builder's certificate*, en caso de embarcaciones nuevas; seguros del buque; *maintenance records*, *Flag and registration certificates*; *UKCA marking* (equivalente al marcado CE); *Boat Safety Scheme*; *Inventory and Manuals*, y, *VAT paid status*.

Por lo que respecta a los trámites administrativos para efectuar la transferencia de titularidad y de la propiedad de las embarcaciones de recreo, éstos se rigen por lo dispuesto en el RD 1027/1989, que aplica con carácter supletorio a lo no previsto en el RD 1435/2010, con el que se regula el abanderamiento y la matriculación de las embarcaciones de las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques.

La transferencia o cambio de dominio de estas embarcaciones, con independencia de cuál sea el título por el que se transmiten (lucrativo u oneroso), requieren de

comunicación por el vendedor al órgano administrativo competente para que surta efectos administrativos. Los expedientes de cambio de dominio deben iniciarse ante el órgano competente (distrito marítimo del puerto de matrícula) en un plazo de 3 meses, tomándose como fecha de inicio de referencia la de formalización de la operación.

Los documentos necesarios para la tramitación ante el Distrito Marítimo competente de los expedientes de cambio de dominio son: i) la solicitud de cambio de dominio (en el modelo disponible en la Web del Ministerio y que se adjunta como referencia seguidamente); ii) identificación de las partes contratantes o autorización para consulta; iii) copia del contrato de compraventa o medios de acreditación alternativos en función de si el transmitente es un particular o empresario; y, iv) acreditación de la liquidación de los impuestos correspondientes -principalmente, el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (en adelante, “IEDMT”) (salvo los supuestos exentos); acreditar la liquidación del ITP correspondiente; y las tasas en la Capitanía donde esté matriculada la embarcación-.

Como se anticipaba anteriormente, el IEDMT no es requerido en todos los casos, puesto que sólo será necesario aportar acreditación de su liquidación si concurren determinados requisitos. Estos son, principalmente:

- que la embarcación sea de la lista 7ª o lista 6ª y, tenga una eslora superior a 8 o 15 metros, respectivamente;
- y que no hayan pasado más de 4 años desde la matriculación.

3.3.- Compraventa de embarcación de recreo en el extranjero

La adquisición de una embarcación nueva o usada en el extranjero no es un proceso muy distinto a la adquisición de una embarcación nueva o usada con bandera española, aunque presenta algunas diferencias.

Las **embarcaciones de nueva construcción** deben ser matriculadas por primera vez (hay excepciones, donde durante el proceso constructivo el astillero registra el buque en construcción). La documentación requerida para la inscripción del dominio es la siguiente:

- instancia firmada por las partes contratantes que habrá de presentarse en el Distrito Marítimo en puerto de matrícula que se desee;
- proyecto técnico de la embarcación en construcción;
- documentación acreditativa de la identidad de las partes;
- documentación técnica concreta según el tipo de embarcación;
- título de propiedad;
- y acreditación de la liquidación de la tasa de registro correspondiente a la inscripción de titularidad (modelo 790) y de los impuestos que correspondan.

En el momento de entrega de la embarcación, el astillero constructor deberá facilitar al comprador el manual del propietario, la declaración de conformidad y la factura. En los contratos de construcción suele ser habitual pactar el número de originales requeridos y el idioma de la documentación de entrega de la embarcación.

En el caso de **embarcaciones usadas extranjeras de particular** (es decir, de segunda mano), en lugar de IVA se devenga ITP.

En este segundo supuesto, es decir, la adquisición de embarcaciones de segunda mano, además de la documentación indicada anteriormente (a saber, los manuales del propietario, declaración de conformidad y, factura original con IVA o de las sucesivas transmisiones) deberá requerir documentos que acrediten la identidad del vendedor, el título de propiedad, la licencia de navegación e inspección técnica de buques, registro de mantenimiento de la embarcación, el certificado de navegabilidad y la hoja de asiento o el certificado de registro.

Al tratarse de una embarcación usada y que, en un amplio porcentaje de casos, no se dispone de la capacitación técnica para inspeccionar la misma para comprobar su estado, se aconseja requerir al transmitente, si dispone del mismo, una copia del cuaderno de bitácora con información sobre el mantenimiento y mejoras realizadas.

Una vez formalizada la compra, para inscribir una embarcación en España se deben observar las formalidades previstas en el procedimiento regulado en los artículos 8, 9 o 10 del RD 1435/2010 atendiendo a las particularidades de la embarcación.

De forma resumida, los documentos necesarios para el abanderamiento de las embarcaciones importadas son:

- la solicitud de inscripción por el interesado;
- acreditación de la propiedad o título sobre la embarcación;
- certificado de baja de la embarcación en el Registro de procedencia (en muchas ocasiones, el certificado de baja se obtiene con posterioridad, siendo posible un pre-registro de la embarcación en España). Existen países que no requieren el registro de la embarcación, en cuyo caso habrá de solicitarse certificado negativo.
- acreditación de la baja del VHF en el país de procedencia;
- acreditación de la liquidación de los aranceles que se devenguen por la importación en Aduanas, esto es, el certificado de adeudo y fotocopia del documento único aduanero;
- documentación técnica que sea requerida según el tipo de embarcación que se inscribe;
- y el nombre que se le asigna a la embarcación (terna de nombres).

3.4.- Leasing náutico y otras formas de financiar una embarcación de recreo

En este apartado vamos a analizar cuatro modalidades de financiación, la hipoteca naval, el crédito personal finalista, el leasing y el renting náutico. Estas operaciones tienen la consideración de operaciones de alto riesgo desde un punto de vista financiero para las entidades, lo que dificulta el acceso a la financiación y, normalmente, hace que su obtención sea más complicada o en términos más onerosos a otros sectores.

La hipoteca náutica es un modelo de financiación tradicional con una garantía real en favor de la entidad financiera; esto se traduce en que la garantía es la propia embarcación. Si se produjera el impago o el incumplimiento material de las obligaciones asumidas bajo la financiación, la entidad financiera está facultada para ejecutar la garantía hipotecaria, sin perjuicio de los demás derechos y garantías que las entidades ostenten bajo la financiación de la embarcación. Esta modalidad de financiación normalmente permite hipotecar el activo para financiar la adquisición de este, y en ella suele ser habitual poner un tope máximo al importe financiado de hasta un 75% de su valor de tasación (*Loan to Value*).

En cuanto a su regulación legal en España, la hipoteca naval se rige por la Ley de 16 de diciembre de 1954 de hipoteca mobiliaria y prenda sin desplazamiento de la posesión,

desarrollada por el Reglamento de 17 de junio de 1955, no siendo aplicable la Ley de Hipoteca Naval, que regula otras categorías de buques.

En segundo lugar, analizaremos los conocidos como “créditos personales”, que son una modalidad de préstamo personal finalista; es decir, están destinados a la financiación de la embarcación de recreo bajo garantía personal del prestatario. Dependiendo de la solvencia del prestatario (riesgo crediticio), como normal general, suelen aplicar un interés más elevado que el de los préstamos hipotecarios al no tener la garantía real sobre el activo.

En tercer lugar, la figura del “*leasing náutico*” es un contrato de arrendamiento a largo plazo, con o sin opción de compra. Consiste en que una empresa (arrendadora) adquiere una embarcación de recreo bajo demanda que arrienda al arrendatario (cliente) durante un periodo de tiempo predeterminado contra el pago de una renta que cubra el valor de adquisición y los costes financieros. Puede ser un *leasing* financiero puro, es decir, con obligación de compra de la embarcación por su valor residual a término (“*balloon*”); o un *leasing* operativo, es decir, finalizado el periodo pactado de duración del contrato no hay obligación de compra para el arrendatario, pero puede tener la opción de compra si se pacta en el mismo.

Con relación a la figura del *leasing* operativo, la página electrónica del Minist.º de Transportes refiere que, mientras no se lleve a cabo la opción de compra (si la hubiese), la arrendadora financiera figurará en la hoja de asiento como la propietaria de la embarcación.

Finalmente, la figura del “*renting*” que, a diferencia del *leasing* financiero, no supone un endeudamiento para el arrendatario. Se trata de un arrendamiento a una entidad financiera en el que, como principal ventaja, destaca que permite financiar el valor total de la embarcación y los costes financieros sin entrada, además de otros costes (a diferencia del *leasing*), tales como la matriculación, los seguros, los impuestos o los accesorios de la embarcación, entre otros.

3.5.- Otras formas de transmisión de embarcaciones de recreo

Además de los medios de transmisión ya analizados, las embarcaciones de recreo se pueden adquirir en España por cualquiera de los medios previstos en nuestro

ordenamiento jurídico, tales como, sin carácter limitativo, la permuta, la donación, la herencia, , la adjudicación en subasta (ya sea judicial o administrativa), etc.

En todos los casos, para que la transmisión surta efectos administrativos, habrá de tramitarse por el interesado un expediente de modificación de dominio en términos similares a los contemplados anteriormente en este Capítulo.

3.6. El Gestor Administrativo en la adquisición y financiación de embarcaciones

Los servicios de un gestor experimentado que conozca el mercado y los trámites administrativos necesarios permiten facilitar la operación y transmitir confianza a las partes implicadas que, en muchas ocasiones, no tienen conocimiento ni de la legislación ni sobre los requisitos legales aplicables.

La compra de una embarcación, ya de por si compleja, puede complicarse aún más cuando es necesaria su importación. El asesoramiento en la redacción de un contrato que cubra lo esperado por las distintas partes y, a su vez, proteja sus intereses adecuadamente es otro aspecto a tener en cuenta.

El gestor puede ser contratado para múltiples servicios, desde anunciar, representar y vender la embarcación, hasta asistir en la búsqueda de la propia embarcación o de financiación de su compra o cancelación, así como en la negociación de la transmisión del dominio (en sus múltiples modalidades) o o en los trámites relacionados con la inscripción y abanderamiento, o cambios de dominio, así como si fuese necesaria la importación de la embarcación. Es decir, el gestor administrativo puede estar capacitado para gestionar todos aquellos procedimientos administrativos que sean necesarios.

Otros servicios de este profesional pueden ser la gestión de los aspectos de la transmisión, incluyendo la comprobación del historial de la embarcación, las cargas, su estado, documentación, así como gestionar las inspecciones, pruebas de navegación y negociación de los trámites de transferencia y la liquidación de los impuestos correspondientes. Además de otros trámites como pueden ser la ajuste de datos técnicos, el cambio de puerto de matrícula o de nombre, la modificación de lista en función del uso al que se destina.

CAPÍTULO 4. CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO MÁS USUALES Y OTROS CONTRATOS MERCANTILES RELACIONADOS

4.1. El contrato de arrendamiento de embarcaciones de recreo o chárter náutico

Podría definirse el contrato de arrendamiento de embarcaciones de recreo o chárter náutico como una modalidad de contrato de arrendamiento en el que el armador disponente de una embarcación de recreo, como arrendador, cede el uso de esta al arrendatario, a cambio de una renta acordada por un período de tiempo determinado y con una finalidad lúdica (ya sea deportiva o recreativa).

Este contrato se regula en España por la LNM en sus artículos 307 a 313, Cap. V, Tit. IV, cuyos artículos tienen carácter imperativo.

Existen diferentes opciones de servicios de arrendamiento de una embarcación de recreo atendiendo a las características del servicio, por ejemplo, en función de si el arrendamiento incluye patrón o no, si se fijan rutas o éstas son abiertas, de la duración del arrendamiento (por días o por horas), si se requiere el arrendamiento de la embarcación completa o únicamente plazas sueltas.

La LNM regula de forma detallada aquellos derechos y obligaciones de los intervinientes en los arrendamientos con dotación y sin dotación.

En el caso de arrendamientos sin dotación, es el arrendatario o alguno de los pasajeros quien ejerce como patrón, y será necesario que éste disponga de titulación necesaria para el gobierno de la embarcación.

En el caso de arrendamientos con dotación, a diferencia de la anterior, se contratan los servicios de un patrón junto con la embarcación, así como la tripulación adicional necesaria, en su caso, durante el tiempo que se va a tener alquilada.

Esta distinción, aunque pueda parecer intrascendente, es muy relevante desde la perspectiva de la responsabilidad de las partes. En los arrendamientos sin dotación el

arrendador es el responsable de que la persona a cuyo mando deja la embarcación disponga de titulación, mientras que en las embarcaciones arrendadas con dotación la responsabilidad recae en el arrendador.

Cabe matizar que el arrendamiento con dotación es regulado en la LNM dentro del capítulo relativo a los contratos de fletamento, disponiéndose que les sea de aplicación a este tipo de arrendamientos con dotación las disposiciones aplicables a los contratos de fletamento en lo relativo a la puesta a disposición y empleo de la embarcación, así como en lo relativo a la terminación anticipada del contrato.

Otra distinción se podría hacer en función del alcance del bien arrendado, es decir, si se arrienda la embarcación completa o plazas sueltas. En caso de arrendamiento de la embarcación completa, se debe respetar en todo caso el número máximo de plazas que conste en el certificado de navegabilidad y podrá optarse por esta modalidad de arrendamiento con o sin patrón.

Para poder arrendar una embarcación en España, ésta debe estar inscrita en la lista 6ª del registro de matrícula de buques o si la embarcación es de otro país de la Unión Europea deberá acreditar que está autorizada para dicha actividad. En ningún caso se podrán transportar más de 12 pasajeros, excluida la dotación de la embarcación; deberán disponer del material de seguridad conforme a la normativa española en vigor; y, también, obtener el despacho por tiempo en el Distrito Marítimo.

4.2. Contrato de Chárter MYBA

Modalidad de contrato elaborado por la Asociación de Agentes de Yates del Mediterráneo (MYBA), es el más utilizado en el segmento de la náutica de grandes embarcaciones y yates de lujo, que como principal peculiaridad habría que destacar que se somete a legislación y jurisdicción inglesa.

La renta bajo el contrato M.Y.B.A. incluye el alquiler de la embarcación, el seguro de esta, así como los sueldos y manutención de la dotación.

4.3. Mantenimiento e invernaje de embarcaciones

Los titulares de embarcaciones de recreo pueden optar durante los meses de invierno por el invernaje de la embarcación en seco o, si poseen un amarre, mantener la embarcación en el agua.

Durante esos meses, muchas instalaciones suelen ofrecer a sus usuarios mantenimiento invernal, efectuando limpiezas, engrases, revisiones generales de la embarcación... Tiempo durante el que, si fuera necesario, se realizan reparaciones mecánicas y/o mantenimientos necesarios (ya sea, mantenimiento correctivo, preventivo o predictivo).

El contrato de invernaje es un contrato de los denominados atípicos. En función del contenido de éste, se podría calificar como contrato de depósito o como contrato de arrendamiento de servicios que incluye depósito.

El servicio de invernaje suele incluir tareas, tales como, la retirada de la embarcación del agua con medios propios o ajenos, el transporte de la embarcación al lugar en el que va a invernar, puesta en seco, transportar la embarcación de vuelta a la marina en que tenga el amarre, y botar la embarcación.

4.4. El Gestor Administrativo y los contratos de explotación o mantenimiento de embarcaciones de recreo

Una vez más, la intervención de un gestor administrativo puede tener un papel muy significativo en las materias que han sido estudiadas en este capítulo. Desde el asesoramiento a las partes contractualmente, la intermediación cuando las partes interesadas residan en distintas jurisdicciones o incluso distintas localidades dentro de España e incluso asesorándoles sobre las formalidades desde un punto de vista administrativo (titulación necesaria, número máximo de pasajeros e incluso cómo y dónde efectuar el despacho).

Asimismo, un gestor administrativo puede asesorar a un particular sobre las instalaciones donde se presta el servicio de invernaje de embarcaciones u otras posibles

alternativas, trabajos de mantenimiento y reparación a realizar, gestionar para el cliente los servicios que éste requiera.

En definitiva, realizará una labor de asesoramiento, intermediación y gestión por cuenta de su cliente.

CAPÍTULO 5.- EL SEGURO EN LA NÁUTICA DE RECREO

5.1. Introducción

El auge en España del sector de la náutica de recreo, así como -en lógica consecuencia de lo anterior- el aumento de la siniestralidad, hacen aconsejable a un armador prudente cubrir los riesgos derivados de la navegación.

En España, los titulares de embarcaciones de recreo a motor tienen la obligación de cubrir su responsabilidad civil con ocasión de los daños materiales y personales que éstas ocasionen a terceros interviniendo culpa o negligencia y que deriven del uso de las embarcaciones.

La cobertura de responsabilidad civil que se requiere a los titulares de embarcaciones es obligatoria en nuestro país desde el año 1999, momento de entrada en vigencia del Real Decreto 607/1999.

A pesar de lo enunciado en el párrafo anterior, las embarcaciones a motor y con una eslora inferior a los 6 metros están eximidas de la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil. El hecho de que no exista la obligación de suscribir seguro obligatorio para este tipo de embarcaciones no significa que éstas no puedan causar daños a terceros y sean responsables por los daños ocasionados, siendo en consecuencia aconsejable cubrir su exposición de forma suficiente.

Este seguro obligatorio previsto por la legislación española es un seguro de “mínimos” y sin perjuicio de que el perjudicado tenga derecho al total resarcimiento o reparación del daño sufrido. Si las cantidades que constituyen la indemnización resultan insuficientes para reparar el daño causado, el tercero perjudicado podrá exigir del causante del daño las cantidades no cubiertas (aquellas que excedan del límite indemnizable).

La práctica comercial, como se analizará en mayor profundidad seguidamente, ha venido cubriendo la posible insuficiencia de las coberturas obligatorias mediante la contratación de seguros voluntarios (adicionales a la cobertura obligatoria) con

coberturas más amplias, como, por ejemplo, coberturas que cubran la responsabilidad civil voluntaria, accidentes personales y asistencia náutica, daños a la embarcación y reclamación de daños. En base a lo anterior, podríamos decir que el seguro de las embarcaciones de recreo y deportivas es un seguro multirriesgo.

Hay que resaltar que hay cierta ambigüedad en la legislación española en cuanto al régimen aplicable a las embarcaciones de recreo o deportivas que se emplean con fines comerciales; es decir, en régimen de arrendamiento náutico con dotación, a las cuales les sería aplicable según parte de la doctrina, el régimen aplicable (en términos de seguro) a los buques mercantes. En lo que parece no haber duda es que las embarcaciones en arrendamiento con dotación deberán contar con un seguro de accidentes obligatorio que cubra a las personas embarcadas (RD 1575/1989).

Finalmente, resaltar una de las características diferenciadoras del seguro de embarcaciones de recreo frente al seguro de daños tradicional es su consideración como “grandes riesgos”.

5.2. Modalidades de seguro para embarcaciones:

En cuanto a las modalidades de seguro relacionadas con la náutica de recreo, destacan las que se reflejan en los subpuntos siguientes.

5.2.1 Seguro de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo españolas

Como anticipábamos en la introducción a este capítulo, todo titular de una embarcación de recreo debe suscribir un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil derivada de la navegación de la embarcación de que resulte titular.

Se trata de un seguro con base a la responsabilidad subjetiva; es decir, la prueba de la existencia de culpa o negligencia del propietario de la embarcación recae sobre quien pretende obtener la indemnización.

Conforme a la legislación española, la cobertura de suscripción obligatoria citada debe cubrir como mínimo los siguientes riesgos:

1. muerte o lesiones corporales de terceros;
2. daños materiales;

3. pérdidas económicas que sean consecuencia directa de muerte o lesiones corporales de terceros o de daños materiales;
4. daños a otros buques por colisión o sin contacto.

5.2.2 Seguro de suscripción obligatoria para participación en competiciones deportivas

Adicionalmente a este seguro de responsabilidad civil obligatorio que acabamos de referir en el apartado anterior, el titular de las embarcaciones de recreo que participen en competiciones deportivas, tales como, regatas, competiciones y sus entrenamientos, deberán suscribir un seguro especial obligatorio destinado a cubrir la responsabilidad civil de los intervinientes.

5.2.3 Seguro obligatorio para embarcaciones de recreo de pabellón extranjero

Al igual que se exige para las embarcaciones españolas, los titulares de embarcaciones de recreo o deportivas extranjeras que naveguen por aguas españolas deberán, siempre que hagan escala en territorio nacional, acreditar la suscripción o tenencia de un seguro de responsabilidad civil de similares características y garantías que el exigido a los nacionales.

5.2.4. Seguro de suscripción obligatoria para pasajeros

Este apartado analiza el seguro de suscripción obligatoria de embarcaciones de recreo destinadas o empleadas en arrendamientos náuticos, cubriendo específicamente los accidentes de los pasajeros de la embarcación, cubriendo los riesgos de muerte y accidente que puedan causar a todas las personas a bordo durante el desarrollo de esa actividad.

Se trata de un seguro requerido en España por la legislación vigente para toda embarcación en régimen de arrendamiento siempre que dicha tenga eslora igual o inferior a 24 metros y se arriende sin tripulación profesional. Estas embarcaciones se matriculan en la lista 6ª del Registro de Buques.

Esta cobertura, como indicábamos anteriormente, es un requerimiento legal y se regula bajo la Instrucción de Servicio N° 10/2019 sobre “Arrendamiento náutico.

Es imprescindible subrayar que la citada instrucción requiere que el certificado de seguro se lleve a bordo de la embarcación.

5.2.5 Coberturas de seguro de suscripción voluntaria para embarcaciones de recreo

En la introducción a este Capítulo se indicaba que el seguro de responsabilidad civil de contratación obligada representa una cobertura de mínimos, que hacía aconsejable valorar la conveniencia o no de asegurar los riesgos o responsabilidades no cubiertos bajo la misma. Indicábamos asimismo que la práctica habitual de mercado ha sido hasta ahora complementar esas coberturas de suscripción obligatoria con otras coberturas adicionales de suscripción voluntaria, que cubran otro tipo de riesgos e incluso extendiendo los límites de cobertura de responsabilidad civil establecidos legalmente.

Una de las coberturas más conocidas y habituales del mercado es la denominada “*Institute Yatch Clauses*” 1/11/85 para embarcaciones de recreo (cláusulas inglesas), cuya principal ventaja es que ofrece una cobertura estándar para toda la industria, siendo las coberturas prácticamente idénticas independientemente de la compañía.

Otros ejemplos de coberturas habituales son, entre otras:

- daños propios a la embarcación o averías.
- daños o pérdida de efectos personales;
- asistencia en viaje;
- remolcaje y salvamento;
- remoción de restos;
- daños causados por la embarcación durante su estancia fuera del agua.

5.3. Documentación e infracciones vinculadas al seguro de suscripción obligatoria.

La normativa española establece la obligatoriedad de llevar a bordo de la embarcación la documentación acreditativa de que se han suscrito las coberturas de responsabilidad civil de carácter obligatorio, siendo suficiente el documento que evidencie la liquidación de la prima correspondiente al periodo en curso para acreditar la vigencia de las coberturas.

Para que el documento acreditativo del pago de la prima pueda tener efectos probatorios, éste debe reflejar la entidad aseguradora, identificar suficientemente el bien asegurado (la embarcación), el periodo de vigencia o de cobertura de la póliza y reflejar los riesgos cubiertos, debiendo indicar que dicha póliza incluye la cobertura de responsabilidad civil obligatoria.

Si la autoridad competente requiriese al patrón de la embarcación de recreo la acreditación de suscripción y vigencia de las coberturas de seguro obligatorias y ésta no tuviese la documentación a bordo, contará con un plazo de 5 días hábiles para su acreditación. La no acreditación de la vigencia del seguro en el plazo referido o la navegación sin las coberturas obligatorias constituirá una infracción grave, sin perjuicio de que esa acción pueda resultar en otras sanciones.

Como se verá posteriormente en este Capítulo, el Anteproyecto de Ley, y de la LNM, prevé la creación de un fichero informativo de embarcaciones de recreo, en el que se podrá consultar los datos de seguro de estas embarcaciones. Esta norma no hace referencia a que se haya modificado la obligación de llevar consigo los certificados de seguros, si bien, en lógica consecuencia y como ocurre en otros sectores como la automoción, la creación del fichero informativo podría suprimir esa obligación para las embarcaciones de bandera española (y a las comunitarias en la medida en que dicha información y posibilidad comprobación fuese extensible a todas las embarcaciones con registro en un Estado Miembro).

Finalmente, también con relación al Anteproyecto de Ley y la actividad aseguradora de la náutica de recreo, es necesario hacer referencia a que el anteproyecto modifica la LNM, de forma que se faculta a la administración a que ésta pueda prohibir la navegación de las embarcaciones de recreo que no dispongan de cobertura de seguro, pudiendo denegar la entrada o salida de los puertos, fondeaderos o terminales en aguas españolas.

5.4 El gestor administrativo y la actividad aseguradora vinculada a la náutica de recreo

El crecimiento del sector de la náutica de recreo, los deportes acuáticos y el turismo náutico derivado de estas prácticas, como señalan las publicaciones especializadas en el sector, se constata también en un aumento significativo de la siniestralidad.

El gestor administrativo especializado o gestoría náutica puede jugar un rol fundamental a la hora de asegurar una embarcación adecuadamente. A modo de ejemplo, el gestor puede intervenir en el asesoramiento al cliente en la contratación de coberturas que mejor se adapten a las necesidades en cada caso, cumpliendo con las exigencias legales o requerimientos de las compañías aseguradoras, para lo que tendrá en cuenta el grado de riesgo que el cliente quiera asumir, así como ofreciendo las coberturas adicionales que pudieran ser requeridas o recomendables en consideración al fin al que se destine la embarcación y zona en la que se navegue.

El gestor puede asesorar no sólo en la mitigación del riesgo de las actividades náuticas (cubriendo los riesgos en función del uso de la embarcación) sino que también puede asesorar en la prevención de accidentes náuticos, reduciendo la siniestralidad. Esa prevención puede conseguirse mediante el ofrecimiento a clientes de seminarios monográficos, circulares informativas analizando los siniestros más habituales, normas aplicables o nuevas normas en vigor, qué hacer en caso de siniestro para minimizar daños y costes, etc.

Asimismo, el gestor podría prestar otros servicios al cliente como, entre otros, ofreciendo un servicio de gestión y seguimiento en la tramitación de los siniestros.

5.5 Novedades introducidas por el Anteproyecto de Ley

Actualmente en tramitación, el Anteproyecto de Ley prevé modificaciones con el propósito, entre otros, de aclarar el régimen de seguro de las embarcaciones de recreo.

Entre sus novedades más significativas en relación con el sector de seguro de la náutica de recreo, destacar que esta norma pretende

- i) unificar el régimen de seguro obligatorio para todas las embarcaciones de recreo, estableciendo la obligatoriedad para los titulares de estas embarcaciones de cubrir su responsabilidad civil por daños derivados de la navegación y añadiendo que cuando se destine a explotación comercial, se debe cubrir adicionalmente los riesgos de muerte y accidente que puedan causar a las personas a bordo.

Esta redacción elimina la ambigüedad que existía en la normativa existente, aportando claridad al régimen jurídico que se atribuye a estas embarcaciones;

- ii) y la creación de un fichero informativo de Embarcaciones de Recreo, con la finalidad de hacer pública cierta información mínima básica en relación con las embarcaciones y las coberturas de seguro suscritas, haciendo dicha información disponible tanto para los perjudicados de un eventual siniestro, como a las Administraciones competentes y las entidades aseguradoras.

Serán las entidades aseguradoras las que deban comunicar a la DGMM (siendo responsable de la llevanza del fichero el Registro de Buques y Empresas Navieras) los datos relativos a embarcaciones aseguradas por éstas, autorizando el tratamiento automatizado de dicha información.

A través del fichero informativo se podrá tener conocimiento de ciertos datos sobre la embarcación asegurada, su titular, cobertura de seguro suscrita y la compañía aseguradora.

Finalmente, hay que resaltar que, pese a que la tramitación del Anteproyecto de Ley se encuentra muy avanzado, todo parece indicar que su aprobación no se producirá en la presente legislatura, debido entre otros motivos a los apoyos del actual gobierno y que la misma afecta a materias de competencia, o pretendidas, de las Comunidades Autónomas.

CAPÍTULO 6. DESPACHO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

Nos referimos al despacho de una embarcación de recreo cuando hablamos del trámite administrativo que debe realizarse ante las Capitanías o Distritos Marítimos competentes para la comprobación por parte de la Administración española de que las embarcaciones cumplen con los requerimientos legales para emprender la navegación, así como respecto a la dotación de la embarcación en cuanto a su número y titulación. Comprobado el cumplimiento de los requerimientos legales, la Administración otorgará la autorización o habilitación de salida a la embarcación.

La figura del despacho de embarcaciones de recreo se regula en España por el Reglamento sobre el despacho de buques, aprobado por la Orden de 18 de enero de 2000 y el RD 1435/2010, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas 6ª y 7ª del registro de matrícula de buques.

Las embarcaciones de recreo, independientemente de que sean de la lista sexta o séptima y, que superen los 24 metros de eslora, deben despacharse en todo caso. Por el contrario, las embarcaciones de recreo con eslora igual o inferior a 24 metros, sin tripulación profesional, que cuenten con certificado de registro español están exentas de esta obligación.

El despacho de embarcaciones de recreo sin tripulación profesional, cuando éste sea preceptivo, se realizará ante el Distrito o Capitanía Marítima competente. La autorización o despacho hará constar el número máximo de pasajeros que pueden ir a bordo de acuerdo con los certificados en vigor de la embarcación, así como la titulación requerida para el gobierno de esta.

A pesar de lo expuesto anteriormente, las embarcaciones de recreo de la lista sexta en arrendamiento náutico sin tripulación deben despacharse. Se hará constar en el rol el título básico para el gobierno de la embarcación y el número máximo de pasajeros que puede embarcar.

También estarán exentas de la obligación de despacho, i) las motos náuticas y ii) las embarcaciones de recreo inscritas en la lista séptima, propulsadas a vela y que están destinadas a participar de forma permanente en competiciones deportivas de las Federaciones Españolas Deportivas correspondientes.

Cuando se produzcan cambios en los datos que figuran en la documentación de la embarcación, deberá solicitarse ante la correspondiente Capitanía o Distrito Marítimo la actualización del despacho.

La normativa sobre despacho de embarcaciones articula las sanciones aplicables a los que infrinjan las normas administrativas en materia de despacho, clasificándose en leves, graves y muy graves, siendo responsables de la infracción con carácter solidario el titular y el patrón de la embarcación.

Por último, cabe resaltar, que el Anteproyecto de Ley que se encuentra actualmente en tramitación parlamentaria, modifica la LNM para permitir la formula de la declaración responsable para el despacho de buques y embarcaciones, en línea con lo que ya se preveía en la Ley 39/2015.

Asimismo, se incorpora una disposición adicional a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en la que se incluye, entre otros, como excepción al silencio positivo en los procedimientos de marina mercante, los procedimientos de autorización expresa para el despacho de buques.

CAPÍTULO 7.- TRIBUTACIÓN

En toda actividad la tributación juega un papel determinante. En este capítulo vamos a centrarnos y analizar de manera sucinta la tributación de las adquisiciones de embarcaciones de recreo según las distintas modalidades admitidas en nuestra legislación.

Existen otros impuestos y tasas que gravan otras situaciones jurídicas, o que pueden establecerse por las Comunidades Autónomas en sus territorios y que por los límites de extensión de este trabajo no van a ser objeto de estudio.

Para concluir este capítulo, haremos una breve referencia a las obligaciones fiscales relativas a la explotación comercial de embarcaciones de recreo.

7.1. Impuestos y Tasas a la hora de adquirir embarcaciones de recreo

Serán de aplicación las siguientes tasas e impuestos, según el caso:

- **Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), o Impuesto General Indirecto (IGIC) para embarcaciones nuevas o Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación (IPSI)**

Se trata de un impuesto indirecto cuyo hecho imponible es la adquisición intracomunitaria, la entrega de bienes en territorio de aplicación del impuesto o la importación de bienes.

Este tributo aplica en las adquisiciones de embarcaciones nuevas o usadas cuando el transmitente es un empresario o profesional.

El IVA es de aplicación en el territorio peninsular e islas baleares, mientras que el IPSI aplica en Ceuta y Melilla y, el IGIC es de aplicación en Canarias.

El Tipo aplicable por IVA, IPSI en Ceuta y Melilla e IGIC en Canarias, será del 21%, 10%/7% y 9,5%, respectivamente.

- **Impuesto sobre transmisiones patrimoniales onerosas (ITP) para embarcaciones usadas**

Este tributo grava las adquisiciones a título oneroso de embarcaciones de recreo, cuando ninguna de las partes es comerciante o la operación no se realiza con ánimo de lucro. En ningún caso estas operaciones pueden ser gravadas por IVA e ITP.

Se trata de un impuesto estatal de gestión autonómica. Los tipos son fijados por las Comunidades Autónomas, de modo que habrá que consultar el tipo aplicable en cada caso.

- **Impuesto sobre sucesiones y donaciones (ISyD)**

Este impuesto grava las transmisiones de bienes a título lucrativo.

Las personas que reciben una embarcación por donación (inter vivos), deben declarar el Impuesto sobre Donaciones, en cambio, si lo reciben en herencia (mortis causa), deberán declarar el Impuesto sobre sucesiones, sobre el bien que perciben de forma gratuita.

- **Impuesto especial sobre determinados medios de transporte (IEDMT)**

Se trata de un tributo de naturaleza indirecta, que grava las primeras matriculaciones de las embarcaciones de recreo, nuevas o usadas, con una eslora superior a los 8 metros y destinadas a uso privado.

El tipo general del gravamen es el 12%, que se aplica sobre el valor de la embarcación. El tipo será el 11% en Canarias y del 0% en Ceuta y Melilla.

Hay que destacar que estarán exentas de este impuesto las embarcaciones de recreo con fines comerciales.

- **Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)**

Grava el uso por las embarcaciones, su dotación o pasajeros de los distintos servicios e instalaciones portuarias.

- **Tasa de ayudas a la navegación (T-O)**

Grava la utilización por la embarcación del servicio de señalización marítima.

Se devenga en el momento que se comienza a recibir los servicios.

- **Tasas por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras**

Grava la inscripción, la baja y las actuaciones intermedias de la embarcación en los registros.

Su devengo se produce cuando se practiquen los asientos correspondientes, a excepción de las actuaciones intermedias, que se devenga cuando se solicitan.

- **Tasas por Servicios de Inspección y Control**

Grava la prestación por la Administración de los servicios de inspección y control requeridos por la legislación vigente para la emisión, renovación o modificación de los certificados de la embarcación.

Finalmente, para concluir este apartado, hay que resaltar que el Anteproyecto de Ley introduce algunas modificaciones en materia tributaria, en primer lugar, destacar la introducción de un régimen de autoliquidación de tasas, que el interesado ingresará directamente al Tesoro Público;

Destacar también la bonificación del 100% de las tasas que recaigan sobre embarcaciones históricas por servicios o actuaciones que se presten a éstas.

7.2. Explotación comercial bajo la modalidad de arrendamiento náutico

Como hemos tenido ocasión de ver a lo largo de este trabajo, estas embarcaciones se inscriben en la lista 6ª del registro de matrícula de buques.

Si el titular de la embarcación que la arrienda es una persona física, para la explotación comercial de la embarcación habrá que cumplir con una serie de requerimientos de manera formal. El primero de ellos sería la obligación para el arrendador de solicitar el alta como arrendador de bienes muebles ante la Agencia Tributaria, cumplimentando el modelo 036.

Los ingresos obtenidos procedentes del arrendamiento tendrán la consideración de rendimientos del capital mobiliario a efectos del Impuesto de la Renta de Personas Físicas (IRPF). Dichos rendimientos conllevan a su vez una serie de obligaciones formales como son, la obligación de hacer pagos a cuenta y, la obligación de imputar en la declaración anual de IRPF del contribuyente los rendimientos obtenidos con esta actividad e informar de los pagos a cuenta que se hayan efectuado.

Adicionalmente, en relación con los rendimientos obtenidos de la actividad, hay que destacar que el contribuyente podrá deducirse determinados gastos vinculados con la actividad, en la medida que sean necesarios para la generación de los mismos.

Por último, hay que mencionar que el arrendador tendrá que cumplir a su vez con la obligación liquidar el Impuesto de Valor Añadido sobre las rentas obtenidas, a cuyos efectos deberá presentar trimestralmente los pagos de IVA y anualmente el resumen del impuesto, mediante los modelos 303 y 309 respectivamente.

CAPÍTULO 8.- CONSIDERACIONES CLIMÁTICAS APLICABLES A LA NÁUTICA DE RECREO

Los organismos internacionales, supranacionales y las administraciones de varios países a nivel mundial están tomando conciencia y adoptando medidas conducentes a combatir el cambio climático, más o menos ambiciosas, y que se están traduciendo en diversas iniciativas legislativas para alcanzar dichos objetivos.

Aunque estas medidas van actualmente dirigidas, principalmente, a los buques mercantes es innegable que tienen también un impacto en la náutica de recreo; por lo que la mayor parte de esas medidas, muchas de ellas hoy meras recomendaciones, terminarán siendo de aplicación obligatoria, directa o indirectamente, a este sector.

Un ejemplo de ello lo encontramos en la legislación europea sobre el clima que persigue superar una serie de objetivos climáticos consistentes, entre otros, en reducir las emisiones en la Unión Europea al menos en un 55% para el año 2030. Los Estados Miembros están desarrollando nuevas iniciativas legislativas con el fin de garantizar que las políticas y directrices de la Unión Europea se ejecutan cumpliendo los objetivos acordados.

Según la Comisión Europea, el transporte por mar representa una parte muy significativa del total de los gases de efecto invernadero que se emiten en Europa (alrededor de la cuarta parte del total). Ante estos retos, la respuesta de la Unión Europea se ha traducido en un giro definitivo de su política hacia una movilidad sostenible, con unas emisiones de carbono y otros contaminantes reducidas.

El paquete de medidas Objetivo 55 (*Fit for 55* en inglés) se está instrumentando en varios ámbitos de actuación, principalmente en medio ambiente, energía, transporte y asuntos económicos y financieros. Con ellas, la Unión Europea pretende sustentar su posición de liderazgo en la lucha contra el cambio climático a nivel mundial, pero siempre intentando garantizar el mantenimiento de la competitividad de su industria.

Entre las medidas concretas que se están desarrollando, caben destacar todas aquellas dirigidas a aumentar el empleo de energías alternativas de bajas emisiones para el transporte, así como las encaminadas a mejorar la eficiencia, la normalización de la movilidad eléctrica y avanzar hacia medios de transporte de emisión cero.

Esta transición hacia energías alternativas y de bajas emisiones han de completarse con la implementación de políticas concretas, con la finalidad de propiciar condiciones favorables y ofreciendo grandes incentivos para la movilidad de bajas emisiones, que debe sustentarse con inversiones a través de fondos europeos.

Un segundo ejemplo de organismo que está desarrollando iniciativas legislativas en estas materias es la Organización Marítima Internacional (OMI). Esta institución perteneciente a Naciones Unidas es la autoridad a nivel mundial con competencias para establecer normas (en materias de seguridad y medio ambiente, entre otras) para el transporte marítimo mundial.

Entre las iniciativas adoptadas por la OMI destaca la obligación impuesta a los buques de reducir sus emisiones y la mejora de su eficiencia energética, y, especialmente, la obligación impuesta a todos los buques de obtener a partir del 1 de noviembre de 2022 una clasificación de su eficiencia energética (A, B, C, D, E – donde A es la mejor) en función de sus emisiones.

Aunque inicialmente una clasificación energética baja no implica consecuencias, la OMI alienta a las administraciones, autoridades portuarias y otros actores o partes interesadas, a promover incentivos a los buques calificados como A o B; y, por el contrario, invita a penalizar a aquellos que tengan peor clasificación. Esos incentivos pueden reflejarse en tasas portuarias bonificadas para las embarcaciones menos contaminantes o, por el contrario, con recargos a las más contaminantes, prohibiciones de navegación en determinadas zonas o de acceso a dársenas, entre otras medidas.

En principio, hoy en día, esta clasificación energética no es aplicable a la náutica de recreo (con la posible excepción de las embarcaciones en chárter náutico), pero todo parece indicar que le será de aplicación al igual que ha ocurrido para los turismos y las

motocicletas en el transporte por carretera, donde estas medidas han ido implementándose de menos a más.

Asimismo, y como se verá seguidamente, una mala clasificación energética puede limitar o encarecer las opciones de financiación en la adquisición de embarcaciones.

Cada vez son más las entidades financieras que están integrando consideraciones climáticas en sus transacciones, derivado de la adhesión de las entidades financieras a los principios de Poseidón para impulsar el transporte marítimo sostenible.

Los principios de Poseidón, introducidos en 2019, establecen unas líneas básicas globales comunes y consistentes con los objetivos marcados por la OMI en materia de emisiones de gases invernadero para evaluar cuantitativamente y divulgar si las carteras de préstamos de las entidades financieras están en línea con los objetivos climáticos adoptados.

Las condiciones financieras estarán vinculadas a indicadores con impacto medioambiental, fomentando las embarcaciones “ecosostenibles”.

Finalmente, como se indicaba anteriormente, entendemos que el cumplimiento de los objetivos ambientales debe ir acompañado de inversión pública a través de diferentes mecanismos. Un ejemplo de ello es la iniciativa del Gobierno español a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en el marco de las ayudas *Next Generation*, que posibilita, entre otras, la subvención de remotorizaciones o la adquisición de motores más sostenibles.

No podemos obviar el potencial que tiene las diferentes opciones que pueden ser aplicados con el fin de alcanzar la autosuficiencia en el mundo de la náutica de recreo, como puede ser la instalación de energías renovables.

En este capítulo se ha tratado de transmitir de forma sucinta la idea de que estamos ante un momento de transición hacia un transporte sostenible, con una normativa que está cambiando rápidamente en adaptación a los objetivos que se van fijando por los distintos organismos competentes y que, pese a que actualmente no afecta

sustancialmente a la náutica de recreo, a mi juicio, terminará siéndole de aplicación. Consideraciones a la hora de adquirir una embarcación, como pueden ser su etiquetado de eficiencia energética o la posibilidad de hacer modificaciones en aras a conseguir una mayor autosuficiencia energética, pueden tener implicaciones económicas significativas.

Es en este contexto, donde una gestoría náutica puede crear valor añadido para su cliente, bien sea gestionando la clasificación energética de la embarcación, asesorando sobre cómo mejorar la eficiencia energética o acerca de la obtención de ayudas en los distintos planes que se convoquen -tanto nacionales como a nivel europeo- o en relación con la posibilidad de obtener financiación en mejores condiciones atendiendo a su clasificación energética, entr otros.

FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Por la amplitud de los temas abarcados en este trabajo, que no me ha permitido extenderme en ningún tema en concreto en aras a la brevedad y por no restar relevancia al resto de Capítulos, además de tratarse de una materia que se encuentra actualmente en desarrollo, en futuros trabajos me gustaría exponer en mayor profundidad el capítulo relativo a la normativa sobre cambio climático, su impacto en la industria focalizada en náutica de recreo y las ayudas que se están ofreciendo al sector.

Asimismo, sería idóneo desarrollar una comparativa de datos en cuanto al número de embarcaciones y tipos en países de nuestro entorno con condiciones similares, de forma que se evidencie el potencial de crecimiento de España en este sector de actividad.

CONCLUSIONES

La náutica de recreo es un sector cada vez sometido a mayor regulación por las administraciones. Se trata de un sector con una regulación muy específica, donde en la mayor parte de las ocasiones, los usuarios están poco familiarizados con su contenido y alcance.

Los requisitos exigidos, y los controles e inspecciones a los que son sometidos, tanto las embarcaciones como su dotación, también han seguido esta tendencia.

Se trata de un sector en el que cada vez interaccionan mayor número de administraciones, e incluso jurisdicciones, en los distintos negocios y situaciones jurídicas en las que se ven envueltas dichas embarcaciones a lo largo de su vida útil.

Aspectos como la tributación de los negocios jurídicos relativos a las embarcaciones o las actividades desarrolladas con las mismas, revisten cierta complejidad que hace aconsejable que el usuario de este tipo de embarcaciones se asesore adecuadamente sobre la imposición que resulta aplicable y sus obligaciones formales.

En el mismo sentido, el aumento del número de embarcaciones y de su actividad, lleva aparejado un aumento en la demanda de servicios por este sector y cobra especial interés, por las potenciales responsabilidades de sus titulares, la rama aseguradora.

Es de necesidad subrayar la relevancia del sector financiero en la náutica de recreo, en sus distintas modalidades, así como el peso que está adquiriendo progresivamente en las financiaciones de estos activos las normas medioambientales.

Todo parece indicar que la transición hacia políticas de reducción de emisiones y cumplimiento de objetivos climáticos por los Estados recaerá sobre el sector privado e irá incentivado por paquetes de ayudas, subvenciones o bonificaciones de las Administraciones.

La figura del gestor administrativo en la náutica de recreo

Es en este contexto, considerando el crecimiento en los últimos años del sector, donde cobra especial interés el papel del gestor administrativo especializado en esta rama de actividad y donde puede generar valor con su asesoramiento a sus clientes.

NORMATIVA Y BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

1.- Normativa

⇒ Competencias Administrativas:

Constitución Española, de 27 de diciembre de 1978. BOE 29 diciembre 1978, núm. 311.

Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. BOE núm. 132, de 2 de junio de 2007 (BOE-A-2007-10951)

Orden FOM/1667/2011 modificó los límites territoriales de las Capitanías Marítimas de Sevilla y Cádiz y de los Distritos de Sanlúcar y Sevilla. «BOE» núm. 144, de 17 de junio de 2011 (BOE-A-2011-10533)

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «BOE» núm. 253, de 20/10/2011 (BOE-A-2011-16467)

Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, BOE núm. 183, de 30 de julio de 2018 (BOE-A-2018-10756)

Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales. «BOE» núm. 25, de 29/01/2020 (BOE-A-2020-1246)

Real Decreto 654/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. «BOE» núm. 188, de 09/07/2020 (BOE-A-2020-7508)

⇒ Abanderamiento, matricula y documentos de la embarcación:

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, de Abanderamiento, matriculación y registro marítimo «BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989 (BOE-A-1989-19704)

Real Decreto 804/2014, de 19 de septiembre, por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros. «BOE» núm. 253, de 18 de octubre de 2014 (BOE-A-2014-10572)

Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas. «BOE» núm. 11, de 13 de enero de 1999 (BOE-A-1999-784)

Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo. «BOE» núm. 149, de 19 de junio de 2010 (BOE-A-2010-9713)

Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. «BOE» núm. 28, de 02/02/2000 (BOE-A-2000-2108)

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 6 de noviembre de 2010 (BOE-A-2010-17038)

Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. «BOE» núm. 113, de 12 de mayo de 2003 (BOE-A-2003-9581)

Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores. «BOE» núm. 262, de 30/10/2004 (BOE-A-2004-18571)

Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares. «BOE» núm. 236, de 2 de octubre de 2021 (BOE-A-2021-16031)

Respecto al mercado CE,

Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE Texto pertinente a efectos del EEE.

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 15/03/2016 (BOE-A-2016-2578)

⇒ **Titulaciones náuticas de recreo:**

Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. «BOE» núm. 61, de 12 de marzo de 2002 (BOE-A-2002-4919)

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 11 de octubre de 2014 (BOE-A-2014-10344)

Real Decreto 238/2019, de 5 de abril, por el que se 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 1 de mayo de 2019 (BOE-A-2019-6481)

⇒ **Reconocimientos e inspecciones técnicas de las embarcaciones de recreo**

Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección. «BOE» núm. 218, de 11/09/1999 (BOE-A-1999-18663)

⇒ **Adquisición de la embarcación:**

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. «BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989 (BOE-A-1989-19704)

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 6 de noviembre de 2010 (BOE-A-2010-17038)

⇒ **Contratos de explotación del buque:**

Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo. «BOE» núm. 298, de 13 de diciembre de 1985 (BOE-A-1985-25917)

Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. «BOE» núm. 283, de 24/11/2009 (BOE-A-2009-18731)

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014 (BOE-A-2014-7877)

Instrucción de Servicio N° 3/2020, sobre arrendamiento náutico de embarcaciones y buques de recreo.

⇒ **Titulaciones de recreo:**

Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. «BOE» núm. 61, de 12 de marzo de 2002 (BOE-A-2002-4919)

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 11 de octubre de 2014 (BOE-A-2014-10344)

Real Decreto 238/2019, de 5 de abril, por el que se 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 1 de mayo de 2019 (BOE-A-2019-6481)

⇒ **Seguro Obligatorio:**

Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo. «BOE» núm. 298, de 13 de diciembre de 1985 (BOE-A-1985-25917)

Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. «BOE» núm. 311, de 28/12/1989 (BOE-A-1989-30474)

Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas. «BOE» núm. 103, de 30/04/1999 (BOE-A-1999-9655)

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «BOE» núm. 253, de 20/10/2011 (BOE-A-2011-16467)

⇒ **Tributación:**

Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. «BOE» núm. 312, de 29/12/1992. (BOE-A-1992-28740)

Ley 29/1987, de 18 de diciembre, del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones. «BOE» núm. 303, de 19/12/1987. (BOE-A-1987-28141)

Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. «BOE» núm. 312, de 29 de diciembre de 1992. (BOE-A-1992-28741)

Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. «BOE» núm. 251, de 20/10/1993. (BOE-A-1993-25359)

Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. «BOE» núm. 313, de 31 de diciembre de 2001. (BOE-A-2001-24965)

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 6 de noviembre de 2010 (BOE-A-2010-17038)

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «BOE» núm. 253, de 20/10/2011 (BOE-A-2011-16467)

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014 (BOE-A-2014-7877)

⇒ **Anteproyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima**

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2 de diciembre de 2021). Anteproyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima. https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/audienciainfopublica/recursos/apl_modificacion_trlpemm_y_lnm_2_diciembre_2021.pdf

2. Bibliografía:

La figura del gestor administrativo en la náutica de recreo

- Anet Leprevost, F. (2009). Metodología de la peritación de daños en las embarcaciones de recreo.
- Cortegoso Moreira, M. Á. (2014). La náutica de recreo desde un punto de vista de control.
- DE LA VEGA JUSTRIBÓ, Bárbara. La función consular en el derecho de la navegación marítima en España. Anuario de Derecho Diplomático y Consular (n. 2/2017)
- Duran Ballester, J. (2018). Estudio comparativo de las pólizas de seguros marítimas en embarcaciones de recreo (Bachelor's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).
- Fernández-Ricoy, Juan J. (2009). Contrato de construcción del buque. Máster de Derecho y Negocio Marítimo IME.
- Gabaldón García, José Luis. (2009). Derecho del mar aplicado a la navegación. Máster de Derecho y Negocio Marítimo IME.
- Galindo Amorós, C. (2020). Explotación de un velero dedicado al day charter en barcelona (Bachelor's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).
- Giménez Amat, M. (2020). Instalación de energías renovables para la autosuficiencia de una embarcación de recreo a vela.
- Gutiérrez, M. G. (2012). Determinación de la Tipología y Recursos de un Taller de Mantenimiento establecido en la zona del Puerto de Ibiza (Doctoral dissertation, Universitat Politècnica de Catalunya. Facultat de Nàutica de Barcelona. Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques, 2012 (Diplomatura de Màquines Navals)).
- Millara, Manuel. (2009). Matrícula y abanderamiento de buques. Máster de Derecho y Negocio Marítimo IME.
- Portas, P. I. (2021). Embarcaciones de recreo: análisis de la nueva normativa de equipos de seguridad y trámites para su adquisición (Bachelor's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).
- Ruiz-Gálvez Villaverde, Felix. (2009). Introducción del Seguro Marítimo. Máster de Derecho y Negocio Marítimo IME.
- Ruiz Toribio, Juan (2018). Modelo de negocio para empresa colaborativa de alquiler de barcos. Proyecto Fin de Carrera / Trabajo Fin de Grado, E.T.S.I. Industriales (UPM), Madrid.
- Torrallbo Gavilán, Jordi. (2016). "La náutica de recreo en España/Europa y la Administración Marítima."
- Torrens Duraho, G. J., & Mayans Ramos, S. (2006). Creación de una empresa de mantenimiento integral de viviendas y embarcaciones de recreo en temporada baja en Menorca.

3. Sitios Web:

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (s.f.). Náutica de recreo. https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad-acciones-de-comunicacion-y-otros-eventos_new/acciones-de-comunicacion-2022/campana-de-seguridad-nautica-2022
- E.G. (30 de septiembre de 2022). *El Salón Náutico regresa a Barcelona con tres muelles y más de 700 barcos.* Diario Expansión. <https://www.expansion.com/catalunya/2022/09/30/6336bd9e468aeb152f8b45f2.html>
- Promarine Finance. (22 de febrero de 2022). Buying a new or used boat: 10 documents you'll need. <https://www.marine-finance.org/advice/buying-a-new-or-used-boat-10-documents-youll-need/>
- Nautalegal abogados (s.f.) <https://www.nauticalegal.com/es/>

La figura del gestor administrativo en la náutica de recreo

Comisión Europea. (20 de julio de 2016). Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0501&from=LV>