

# Seguridad, abanderamiento

Las embarcaciones exclusivamente de regatas están sujetas a un régimen de seguridad, administrativo y fiscal de carácter especial.

Por Yamandú R. Caorsi

**E**n esta sección hemos ido abordando la problemática de la náutica de recreo desde su vertiente jurídica. Un campo con una gran diversidad de opiniones e incluso meras interpretaciones a las que debe aferrarse el aficionado y el profesional. Al final se opta por avanzar siguiendo el camino más fácil, que suele coincidir casi siempre con el más barato, pero siempre aceptando un elevado riesgo e inseguridad.

Si queremos que las cosas se hagan bien y que el desarrollo de la náutica de recreo siga por un buen camino es necesario que muchos de los aspectos de su regulación se

clarifiquen, se simplifiquen y, si es posible, se racionalicen.

En este artículo abordaremos algunos aspectos de la problemática que se suscita en torno a las embarcaciones de regata. Si bien cualquier embarcación de vela puede utilizarse para regatas, entendemos que aquellas que de forma exclusiva, o la mayoría de las veces, se destinan a esta disciplina deportiva, son las sujetas al régimen que explicamos.

Como podrá ver el lector, tratamos de interpretar las diferentes normas a ellas aplicables y clarificar, siempre en nuestra opinión, lo que a ellas afecta.



## 1 Requisitos de seguridad

A los efectos de abanderamiento de una embarcación, las autoridades competentes exigen que se presente una determinada documentación técnica, en aras de garantizar unos requisitos mínimos de seguridad.

**L**a navegación en embarcaciones con un diseño incorrecto o una construcción negligente pueden generar daños a la propia tripulación, a terceras personas, patrimonio propio o ajeno e incluso al medio ambiente. La normativa de seguridad que se aplica a las embarcaciones de recreo queda al criterio de la administración de cada estado. El convenio SEVIMAR, norma de carácter internacional que regula la seguridad en la navegación, excluye de su ámbito de aplicación a los yates -siempre que no sean de uso comercial-. No obstante algunos Estados, como es el caso de España, han hecho exten-

siva su normativa con algunas variaciones también a este tipo de barcos.

Posteriormente, la Unión Europea tomó cartas en el asunto y con el objeto de facilitar el comercio intracomunitario de embarcaciones de recreo armonizó la normativa de seguridad en la construcción. Así las cosas, hoy por hoy la regulación de la seguridad en la construcción de embarcaciones de recreo la encontramos en dos normas de carácter general:

**1 EL REAL DECRETO 212/2004**, que regula los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, transposición de una direc-

tiva comunitaria y aplicable a las embarcaciones de hasta 24 metros.

### 2 EL CONVENIO SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SEVIMAR)

, que si bien como dijimos no era destinado a embarcaciones de recreo, el Estado Español lo ha ordenado así para embarcaciones de más de 24 metros de eslora y que transporten más de 12 pasajeros. Para la aplicación de este convenio a embarcaciones de menos de 24 metros de eslora, la Administración Marítima española ha emitido la Circular 7/1995. Esta norma está parcialmente derogada por el RD. 2127/2004 aunque sigue siendo de aplicación para los extremos no regulados por este.

Pues bien, veamos de qué manera incide esta norma en las embarcaciones de regata:

**1.-** El Real Decreto 2127/2004, establece de forma expresa: *"Quedan excluidas de su ámbito de aplicación el diseño y construcción de embarcaciones destinadas exclusivamente a regatas"* Hay que aclarar que el precepto se refiere a que no están obligadas a cumplir lo establecido por el decreto las embarcaciones que se diseñen para destinarse a regatas



# e impuestos



## 2 Régimen fiscal

El régimen fiscal de las embarcaciones de regata es sin duda el que con más delicadeza debemos tratar, ya que se trata de dilucidar si están sujetas o no al Impuesto de Matriculación. Recordemos que el estar sujetas supone la obligación del pago de un 12% sobre el valor de la embarcación.

La ley fiscal establece que el devengo del impuesto se produce cuando se solicita la matriculación de una embarcación de recreo o deportes náuticos de más de 7,5 metros de eslora. Ahora bien, si según el criterio de la administración marítima éstas no deben matricularse, parece que deberían quedar exentas del impuesto.

Sin embargo, la ley exige la matriculación y pago del impuesto a todas las embarcaciones de recreo o deportes náuticos de más de 7,5 metros de eslora que se destinen por cualquier título a ser utilizadas por residentes en España. No establece más excepciones que para aquellas de hasta 15 metros de eslora que se destinen a alquilar y sujetas a una serie de limitaciones, y las olímpicas.

En nuestra opinión, la ley fiscal ampara a la administración tributaria para que liquide el impuesto de matriculación cuando la embarcación de regata sea utilizada por residentes. Entendemos que ninguna norma del mismo rango ni inferior, da carácter administrativo, que no

sea el criterio de la administración marítima, ampara la exención del impuesto que no sea la práctica administrativa de no matricularlas.

Indudablemente entendemos que es una buena forma de impulsar el deporte náutico y las regatas, declarar a este tipo de barcos exentos del impuesto, situación que de hecho se produce. Sin embargo, como muchas veces que hablamos del régimen jurídico de las embarcaciones de recreo, nos encontramos lagunas y contradicciones que sin duda llevan a un mismo resultado, que es la inseguridad que genera a los armadores este terreno pantanoso. No está claro si se matriculan o no, en qué casos no procede y en qué casos si y si hay que pagar el impuesto o no. Sin duda, es un aspecto más de la náutica de recreo que necesita de una importante reforma y clarificación.

Sería necesario una modificación de la ley, declarándolas exentas y sometiéndolas a un régimen de control que se nos ocurre podría ser similar al hoy existente para embarcaciones de alta velocidad.

exclusivamente. Una embarcación que vaya a utilizarse indistintamente para regatear, u otro tipo de navegación, entendemos que debe cumplir con el decreto.

2. - Por otro lado, la circular 7/1995 también excluye de su ámbito de aplicación a las embarcaciones de recreo, prescribiendo: *"Se excluyen del ámbito de aplicación de esta Circular las embarcaciones de regatas que tengan sus propias reglas de construcción y estén destinadas exclusivamente a la competición"* El tipo de embarcaciones excluida de la norma es más restrictivo que en el caso anterior, ya que se exige que existan reglas propias de construcción que regulen las condiciones de seguridad a cumplir. Debemos tener en cuenta que la gran mayoría de fórmulas de rating utilizadas prescriben la fórmula de cálculo, a partir de la

cual el diseñador optimiza el diseño, pero no las reglas de construcción.

Finalmente, por estar excluidas de las dos normas comentadas, hay que preguntarse a qué normativa están sujetas las embarcaciones de regata de más de 24 metros de eslora. Pues bien, como España ha optado por aplicar el Convenio SEVIMAR a todas las embarcaciones, hay que entender que este es el que se aplica, a falta de una norma especial.

En este punto podemos sacar las siguientes conclusiones:

- 1) Las embarcaciones de regata de más de 24 metros de eslora se regirán en lo que respecta a seguridad por el Convenio SEVIMAR.
- 2) Las embarcaciones de hasta 24 metros destinadas exclusivamente a regatas y que tengan sus propias reglas de construcción se

regirán por éstas. Es decir, por sus propias reglas de construcción.

3) Las embarcaciones diseñadas para regatas y que no tengan reglas propias de construcción se regirán por la Circular 7/1995.

4) Las embarcaciones que se diseñen para competir en regata y uso privado fuera de ellas se deben sujetar a los requisitos del RD.

Cabe hacer notar que, como ya hemos dicho, el Convenio SEVIMAR se ha hecho extensivo a los barcos de recreo voluntariamente por España, por lo cual la no aplicación de sus normas no debe reputarse como un incumplimiento del Convenio. España está obligada, como parte contratante, a exigir sus prescripciones cuando se trata de autorizar la navegación bajo su bandera de buques y embarcaciones incluidas en el mismo.



### 3 Régimen administrativo

El abanderamiento de embarcaciones con el pabellón español está regulado en el Real Decreto 1027, de 1989, de matrícula, registro y abanderamiento de embarcaciones. Es esa norma y en la ley de Puerto del Estado y Marina Mercante donde encontraremos los requisitos y procedimiento para ello.

El derecho del mar permite la libertad de navegación en aguas internacionales y el de paso inocente en aguas nacionales de cualquier Estado. Sin embargo, para poder ejercer ese derecho las embarcaciones deben arborar el pabellón de algún Estado. Cada Estado es libre de exigir los requisitos que estime conveniente para conceder su bandera, cumpliendo, eso sí, los convenios internacionales que voluntariamente y en uso de su soberanía ha suscrito. La carencia por una embarcación de los certificados obligatorios puede tener como consecuencia que no se les permita entrar a un determinado puerto, o que se le obligue a abandonar las aguas jurisdiccionales por las que navega.

La navegación sin bandera o mostrar la bandera de dos estados permite a la autoridad de un Estado que lo constate aplicar su jurisdicción sobre el barco. Es decir, el estatuto del barco pasaría a ser el de ese Estado y le serían de aplicación todas las normas administrativas, laborales, civiles del mismo. Por lo cual tenemos que sostener que todas las embarcaciones deben estar abanderadas, sobre todo cuando navegan en aguas internacionales o por las que ejerce jurisdicción otro Estado.

El citado Real Decreto sobre abanderamiento, en consonancia con lo hasta ahora expuesto dice que:

*"Para estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que esta concede y arborar la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los registros de matrícula de buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante."*

Por lo cual, es consustancial con el uso de la bandera española que el barco esté matriculado.

El procedimiento de abanderamiento es diverso y prevé una diferente tramitación dependiendo del barco que se trate. Con mucho sentido común se establece un procedimiento

simplificado para las embarcaciones de recreo, que se ha ido simplificando aún más.

Con muy buen criterio, por medio de la circular 7/1995 la Administración exime de la obligación de matricular, y en consecuencia abanderar, a los artefactos de playa y a las embarcaciones de menos de 2,5 metros de eslora.

Al respecto de las embarcaciones de regata, si bien no hemos encontrado ninguna norma que lo establezca de forma expresa, la Administración marítima no exige su matriculación, y por consiguiente abanderamiento, basándose en los siguientes argumentos:

**1** Que en el artículo 4.1.e) del Real Decreto 1027/1989 no parece incluir en esa lista a las embarcaciones dedicadas en exclusiva a la competición. Dicho artículo se refiere a las embarcaciones matriculadas en lista 7º.

**2** Que el decreto 297/1998, ahora sustituido por el Real Decreto 2117/2004 y la Circular 7/1995, que regulan los requerimientos de construcción y equipamiento de embarcaciones de recreo, excluyen a las embarcaciones dedicadas exclusivamente a regatas. Como consecuencia, pueden carecer de los certificados exigidos y por lo tanto pudieran no poder entrar en servicio.

Respecto al primer argumento, es difícil compartirlo, ya que en la lista 7º se matriculan las siguientes embarcaciones:

*"En la lista séptima se registrarán las embarcaciones de construcción nacional o debidamente importadas, de cualquier tipo, y cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional."*

Por lo tanto están incluidas las de regata, que son justamente las de deporte. El segundo es desde luego correcto, ya que algunas diseñadas para regata no cumplen ni pueden cumplir los requisitos de seguridad estable-

cidos por la norma. Podríamos decir que el razonamiento es que, como no cumples lo que te debo exigir para abanderarte, no te abandero.

La pregunta que cabe formularse es qué sucede cuando una embarcación de este tipo, sin estar matriculada y por consiguiente sin abanderar, navega en aguas en las cuales España no ejerce jurisdicción. Puede sostener su derecho a mantener la protección del pabellón español ante una autoridad extranjera sin un documento que lo acredite. Aplicando la normativa ese documento debe ser la Patente de Navegación, pero esta se expide cuando la embarcación se abanderar y matricula.

Por otro lado, cuando se trata de una embarcación utilizada exclusivamente para regatas, pero es un diseño estándar, es decir, cumple con lo establecido en el RD. 2117/2004, y en consecuencia puede obtener los certificados. ¿Debe matricularse? Qué es lo que se debe tener en cuenta ¿el diseño o el destino que se le dé?

## GLOSARIO

### Aplicación de las normas

Las normas deben aplicarse siguiendo el criterio de jerarquía, temporalidad y especialidad. Es decir, una ley no puede ser contradicha por un decreto y dentro de la misma jerarquía impera la última también dentro de la misma jerarquía la específica sobre un asunto determinado impera sobre la general.

### Aplicación de los convenios internacionales

Los tratados internacionales, una vez ratificados por el estado, tiene carácter de Ley. Es decir son de obligado cumplimiento tanto para la administración como para los administrados.

### Circular

Las circulares o instrucciones de servicio son criterios de interpretación emanadas de la propia administración para la aplicación de las leyes, reglamentos u órdenes. Deben atenderse a lo que ordena la norma superior que clarifican. Dicha interpretación no vincula a los jueces.

