

COMUNICADO

EL MINISTERIO DE FOMENTO PRETENDE VULNERAR DE NUEVO LA LEGALIDAD INTERNACIONAL PARA PERSEGUIR A LAS EMBARCACIONES DE RECREO QUE SE ACOGEN LEGALMENTE A OTRA BANDERA COMUNITARIA

Desde que en 1986 España se integró en la UE permitiendo el libre movimiento de personas y mercancías, se abrió la posibilidad para las embarcaciones de recreo de salirse de la farragosa y arbitraria burocracia marítima española. **Los barcos de otras banderas comunitarias empezaron a poder permanecer indefinidamente en nuestras aguas, como parte de la UE que son, y podía suponer que un ciudadano español fuese propietario de un barco de bandera comunitaria y hacer exactamente lo mismo.**

Pero hay administraciones que son muy celosas de su poder y control sobre sus administrados y ya en 1992, una ley de Impuestos Especiales **obligó a matricular en España a todos los medios de transporte, nuevos o usados, pertenecientes a personas o entidades con residencia fiscal en España** si querían ser utilizados en nuestro territorio.

Eso contravenía claramente el Acta Única Europea, pero aún tuvo que llegar el año 2011, para que en la ley de presupuestos generales, y para adaptarse a la legislación europea, se introdujera como **excepción** el haber abonado un 12% del valor de la embarcación, nueva o usada, en concepto de Impuesto de Matriculación.

Ahí se abrió claramente la ventana para un flujo de considerables dimensiones hacia banderas comunitarias de burocracia más tratable, sobre todo la belga y la holandesa.

Hay que hacer notar que la burocracia náutica española está en manos de la Dirección General de Marina Mercante, **sin ningún organismo específico para la náutica de recreo**, y que la normativa dedicada al recreo proviene en su mayor parte de la exigida a los grandes buques, resultando un **laberinto normativo** en el que resulta realmente difícil saber si estás cumpliendo lo exigido al 100%.

A ello se une una compleja jerarquía de titulaciones, de zonas de navegación y una prolija lista de equipos a llevar en cada una de ellas. Además, no es suficiente que esos equipos tengan el Marcado CE, deben estar **homologados por la propia DGMM**, constituyendo claramente un filtro que obstaculiza la competencia o la adquisición de equipos que pueden resultar mucho más efectivos y económicos. La normativa incluso prohíbe taxativamente llevar a bordo cualquiera de esos equipos, aunque sea como equipos de respeto. Y las instalaciones de muchos equipos deben ser realizadas también por instaladores homologados por la DGMM, otra clara **vulneración de la libre competencia**, agravada por ser amparada por la propia administración.

Las titulaciones, por su parte, aparejan una serie de prácticas en academias homologadas, prácticas que no aseguran en absoluto una competencia mínima para llevar una embarcación como patrón.

Aún más, a partir del año 2000, se establecen como obligatorias unas **inspecciones técnicas** que recaen sobre unas Entidades Colaboradoras de Inspección, que en la práctica han resultado **una suerte de impuesto más**, debido a la variabilidad de su calidad técnica y a soslayar de un modo paternalista la responsabilidad propia del patrón en cuanto a verificar la seguridad del barco sobre

el que navega, tal como sucede en el resto de Europa.

Y todo ello atendido por una **burocracia lenta, de trato displicente, con aplicaciones arbitrarias de normativa y un considerable elenco de multas que llegan a ser de cuantías desorbitadas**. Esta burocracia desde el año 1995 ya no está en manos de las Comandancias de Marina, se ha traspasado a las Capitanías Marítimas, pero ese cambio apenas ha tenido efectos prácticos y existen considerables diferencias de rigidez y exigencias entre unas Capitanías y otras, llegándose al caso de multar a las embarcaciones que no enarbolan el pabellón nacional en días festivos, recurriendo a normativas existentes pero claramente anacrónicas.

Con un panorama así, darse baja del pabellón español y adoptar otro pabellón europeo ha supuesto un flujo constante desde el 2011, siendo una salida que permite navegar con un cierto grado de relajación ante la tesitura de poder ser abordado y multado por cualquier nimiedad, ahorrándose de paso la farragosa burocracia y la compleja normativa.

Pero ya en el año 2014, al hacerse patentes los palpables efectos de ese flujo, la DGMM introdujo en un Real Decreto la famosa Disposición Adicional Quinta, en la que obligaba **contraviniendo los convenios marítimos internacionales firmados por España**, a llevar titulación náutica española a los patrones con residencia en España. Esta normativa afecta también a extranjeros residentes en España, aunque posiblemente a ellos no se les aplique la norma con todo el rigor, su objetivo es **mantener el negocio en torno a las titulaciones y mantener bajo control** al número máximo de embarcaciones.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), emitida en 1982 y firmada por España, en su artículo 94, descarga la obligación de velar por la seguridad del barco, la competencia de la dotación y los equipos que el barco lleva en manos del **estado al que pertenece el pabellón del barco**. En el artículo 21.2 se recalca que **el estado ribereño no podrá legislar sobre el diseño, construcción, dotación o equipo** de los barcos que pasan por sus aguas o entran a sus puertos.

La DA5ª vulnera flagrantemente esa legislación internacional y tiene como claro objeto el mantenimiento de empresas y academias que se nutren del abigarrado e ineficiente sistema de titulaciones náuticas españolas. Por contrastar con otros países de nuestro entorno y larga tradición náutica, en el Reino Unido no es necesaria ninguna titulación para navegar, pero en cambio poseen unas titulaciones de **gran prestigio internacional**, que una gran parte de los navegantes británicos posee y que realmente tienen un componente práctico que sí asegura capacidad para llevar como patrón una embarcación.

Aún más, en el propio Código Civil español en su artículo 10.2 se especifica que **a diferencia de los automóviles, barcos, aeronaves y trenes están sujetos a la legislación de su país de matrícula**.

La oposición a la promulgación de esta ley en 2014 fue casi inexistente, tal vez porque la mayor parte de los navegantes ya tuviera la titulación española, pero su ilegalidad es inapelable.

Como **una vuelta más de tuerca** para hacer menos atractivos los pabellones comunitarios y ejercer su control sobre ellos, el Ministerio de Fomento ha sacado ahora, concretamente en el mes de mayo, un proyecto de Orden Ministerial en el que pretende hacer con los equipos lo mismo que hizo la DA5ª con las titulaciones, exigir el cumplimiento de la normativa española a propietarios y patrones con residencia en España. Afectaría nuevamente a extranjeros con residencia en nuestro

país.

De manera muy curiosa, la tramitación de esa orden se inició en agosto del año pasado con una llamada a navegantes y asociaciones a presentar **sugerencias** a una modificación proyectada de los equipos exigibles a las embarcaciones españolas. Hubo una nutrida respuesta, esperando una racionalización del tema, para encontrarse en mayo de este año con un proyecto de orden ministerial puesto a exposición pública en el que la normativa para barcos españoles se mantenía virtualmente igual pero en el que aparecía la coletilla de su **exigencia a propietarios y patrones con residencia en España**, un torpedo directo a los pabellones comunitarios a los que se pretende exigir las homologaciones a la carta de equipos, las revisiones de equipos con periodicidad inferior a la exigida por los propios fabricantes y por supuesto, la capacidad de abordaje por las autoridades españolas para exigirlos con sus correspondientes sanciones en caso de incumplimiento.

Con el cambio de gobierno y un nuevo ministro de Fomento y un nuevo director general de la DGMM, la aprobación definitiva de la orden se ha aplazado hasta después del verano, pero el descontento entre la comunidad de navegantes es palpable, y se teme que la inercia de una administración que trata de hacer volver al redil por las malas a quienes han utilizado las prerrogativas legales para acogerse a normativas más racionales que la española pretenda forzar la situación, **con el apoyo de quienes se benefician económicamente de ello**, vulnerando incluso el propio espíritu de construcción europea y obligando a una lucha judicial y de movilizaciones que indudablemente no resulta del agrado de nadie.

Una puntualización, con la redacción actual de la ley de impuestos especiales, poseer pabellón comunitario no resulta en **ninguna ventaja fiscal** con respecto a los pabellones españoles, para los armadores con residencia fiscal en España; aún sufriendo un impuesto que no existe en el resto de Europa, la fiscalidad está equiparada (y aún doblada, al tener que cumplir los requerimientos del país de pabellón), y lo que ha movido al citado flujo hacia pabellones comunitarios ha sido básicamente la existencia de **normativas más racionales** y el poder evitar una **burocracia anclada en tiempos pretéritos**, permitiendo el uso del tiempo y los recursos económicos ahorrados en mejorar la seguridad de los barcos y sus equipos.

En Septiembre ha habido una reunión de la DGMM con asociaciones del sector náutico y se han reiterado en las intenciones de promulgar la orden ministerial afectando a las banderas comunitarias y en el Salón Náutico de Barcelona, el director general de la DGMM dará una rueda de prensa conjunta con la asociación de empresas náuticas ANEN a la que sería conveniente asistir para demandar explicaciones sobre esta bochornosa situación.

Se está organizando ya una respuesta judicial que debe presentarse nada más salga publicada la OM definitiva, infórmate y participa para defender tus derechos.

Septiembre 2018