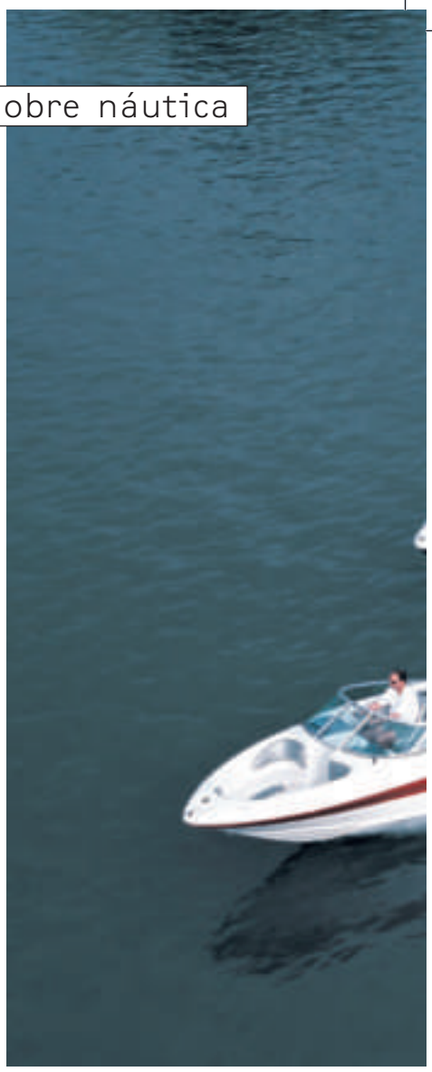
Dudas resueltas

Las respuestas a las 30 preguntas del artículo contestan a interrogantes que usualmente se plantean muchos aficionados. En muchas, se pueden sentir identificado el lector con su problemática personal.

Texto: Yamandú R. Caorsí



METROmar Seguros en la mar www.metromar.com 902.100.566

En las tertulias náuticas suele en muchas ocasiones suscitarse dudas y discusiones sobre cosas de barcos. Por lo general cada cual tiene sus propias ideas, la gran mayoría fruto de una variada experiencia y las mas pocas resultado del estudio de este complejo universo. Si bien es cierto que, en el ámbito que nos movemos -y no paramos de denunciarlo- la improvisación e inseguridad jurídica campa a sus anchas, hay algunas cosas que son de una determinada manera, para bien o para mal. La idea de este artículo, después de años de estudio de las diferentes problemáticas a que se enfrenta el aficionado y profesional de la náutica, es -cambiando por una vez el tono habitual de esta sección de análisis de temas monográficos- pasar a responder a interrogantes generales que muchos nos cuestionamos.
Así las cosas nos proponemos responder, siempre salvo mejor opinión, preguntas curiosas que el arriba firmante también se ha planteado, y que suponemos son asimismo inquietudes del lector, a los que pido que, en caso de experiencias que corroboren o contradigan las respuestas, no duden referirse a nuestra revista, vía Buzón del Navegante, para ofrecernos su punto de vista.

1 ¿CUÁNDO SE DEBEN ABANDERAR LAS EMBARCACIONES EN ESPAÑA?
Todas las embarcaciones que vayan a ser usadas por residentes en España deben arbolar la bandera nacional. Esta obligación la impone la legislación fiscal sobre el impuesto de matriculación. No es obligatorio abanderar a las de menos de 2,5 metros. Destacamos que se utiliza la palabra "usar" por un residente, lo que quiere decir que el uso puede estar amparado por cualquier título. Un residente alquila, le prestan o compra una embarcación, y siempre debe abanderar. Entiendo que incluso las embarcaciones que se destinen exclusivamente a regatas, que a veces no se abanderan o matriculan, deberían hacerlo.

2 ¿PUEDE HABER UNA EMBARCACIÓN SIN BANDERA?
En principio tenemos que decir que no, exceptuando a aquellas que sólo realizan pequeñas navegaciones en aguas jurisdiccionales, es decir, a una distancia de hasta 12 millas de la costa. Un barco sin bandera es un barco pirata y su tripulación no goza de la protección de ningún estado.

3 ¿QUIÉN SE CONSIDERA RESIDENTE EN ESPAÑA?
Las personas que vivan mas de 183 días en nuestro país en el plazo de un año.
En caso de que Hacienda entienda que existen elementos para considerar que una persona es residente, ésta debe probar que reside en otro país.

4 ¿PUEDE UN CIUDADANO EXTRANJERO SER CAPITÁN O PATRÓN DE UN BARCO CON BANDERA ESPAÑOLA?
Paradójicamente, a pesar de la obligación que tienen los residentes de abanderar su embarcación en España, cualquiera sea su nacionalidad, el Código de Comercio dice que para ser capitán de una embarcación de bandera española hay que tener esta nacionalidad. Normalmente el problema no se suscita con patrones no profesionales, sin embargo la norma está vigente.

5 ¿Y SI SE TIENE NACIONALIDAD DE UN PAÍS DE LA UE?
En este caso hay un Decreto que lo autoriza, siempre que exista reciprocidad y se trate de navegaciones de cabotaje. Es decir, que el país de nacionalidad de quien pretenda ser patrón permita también ser patrones a los españoles y en navegaciones cercanas a la costa.

6 ¿PARA SER PATRÓN DE UNA EMBARCACIÓN DE RECREO DE BANDERA ESPAÑOLA ES SIEMPRE NECESARIO TENER TÍTULO?
Excepto para las de vela de menos de 5 metros y de motor de hasta 4 metros y con motor de menos de 10 Kw, siempre es obligatorio. Los que tengan títulos expedidos en el extranjero deben solicitar una autorización que se expide por un plazo de seis meses. Hay una instrucción de servicio que ordena que se deben expedir estas autorizaciones por el plazo de validez del propio título, pero en la práctica las capitanías marítimas lo hacen por tres meses. La autorización permite patronear embarcaciones de las mismas características que las que le habilita el título extranjero.
La nueva orden que se prepara por la DGMM respecto a títulos de recreo incluye una tabla de titulaciones extranjeras reconocidas que facilitará el procedimiento de concesión de autorizaciones. Cuando el título extranjero que se presente no esté en la citada lista, puede pasar que se solicite al poseedor que presente una certificación por parte del estado que la expidió.

7 ¿TIENE EL PATRÓN DE UNA EMBARCACIÓN DE RECREO LA MISMA AUTORIDAD, DERECHOS Y DEBERES QUE UN CAPITÁN DE UN BUQUE MERCANTE?
Si. Puede incluso efectuar casamientos, refrendar testamentos y aplicar la disciplina, dadas las circunstancias en el caso. Respecto a la responsabilidad sobre la tripulación el régimen es diferente.
Se entiende que los invitados en un barco de recreo han asumido el riesgo de forma voluntaria, por lo cual, en caso de daño, el patrón podrá resultar responsable cuando haya actuado con negligencia grave.

n158-162.indd 158 02/03/2006 11:37:59

8 ¿DEBEN LAS EMBARCACIONES CUMPLIR ALGÚN REQUISITO TÉCNICO?
Tratándose de una embarcación nueva, debe contar con el marcado CE. Este marcado ya se obtiene normalmente durante el proceso de construcción por lo cual el mismo vendedor nos lo proporcionará. Si se trata de una embarcación que no fue fabricada siguiendo los criterios de la normativa europea, es necesario obtener un marcado CE post-construcción. La obtención de este documento requiere la realización de planos y ensayos por parte de ingenieros y entidades homologadas por la administración por lo cual resulta muy caro. Cuando se trata de una embarcación que ya estuvo abanderada en un país de le UE y carece del marcado CE, es necesario obtener el CCU, certificado de construcción por unidades, regulado en la Circular 7/1995. Señalar que es más fácil y barato que obtener un marcado CE pero también complejo.

9 ¿EXISTE ALGÚN CASO EN QUE NO SE EXIJA EL MARCADO CE O EL CCU?
Cuando se trata de embarcaciones clásicas o reproducciones de ellas o embarcaciones diseñadas y destinadas exclusivamente para regatas.

10 ¿QUIÉN EXPIDE EL MARCADO CE Y EL CCU?
El marcado CE lo expide una empresa habilitada por la administración para ello y el CCU lo debe realizar un ingeniero naval. Este documento tiene que ser aprobado por la Inspección de buques.

11 ¿QUÉ DOCUMENTACIÓN OBRA EN EL EXPEDIENTE DE MATRICULACIÓN?
Toda la documentación técnica a la que hemos hecho referencia, justificantes de la adquisición de la embarcación y liquidación de los correspondientes impuestos.

12 ¿QUÉ DOCUMENTO ACREDITA LA PROPIEDAD DE UNA EMBARCACIÓN?
Suele ser una factura de compra o el contrato de compraventa cuando se trata de embarcaciones de segunda mano u otro titulo. La justificación del vendedor-fabricante de que es el propietario se realiza mediante el expediente de construcción. Cuando se trata de una embarcación que estaba abanderada en otro país, además del contrato, es importante certificar que ese contrato se refiere a la embarcación cuyo abanderamiento se pide. Esto se justifica con la bajada de bandera. Es importante indicar que, cuando la embarcación se deba o quiera inscribir en el Registro de Bienes Muebles, obligatorio para las embarcaciones de la lista sexta y siempre que se

n158-162.indd 159 02/03/2006 11:38:18

quiera hipotecar, la adquisición debe constar en la escritura pública.

13 ¿QUÉ IMPUESTOS SE DEBEN PAGAR?
La compra de una embarcación, dependiendo de cada caso, puede estas gravada con varios impuestos, a saber: IVA, impuesto de transmisiones patrimoniales, impuesto de matriculación, aranceles, etc.

14 ¿CUÁNDO HAY QUE PAGAR EL IVA?
Siempre que quien vende la embarcación sea una empresa, ésta deberá entregar una factura al comprador en que se detalle el IVA. También se deberá aplicar el IVA cuando se trata de una importación, es decir, la embarcación provenga de un país no comunitario, sea o no una empresa quien la vende. Cuando quien transmite la propiedad es una persona privada, se aplica el impuesto de transmisiones patrimoniales.

15 ¿CUÁNDO SE DEBE REALIZAR EL CAMBIO DE LA PROPIEDAD?
La persona que adquiere una embarcación está obligada, en el plazo máximo de tres meses, de comunicar el cambio de propiedad a la administración marítima. En el caso de que no se realice o se solicite a la administración marítima en plazo se están imponiendo multas de hasta 1.500 Euros.

16 ¿CUÁNDO TENEMOS QUE PAGAR EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN?
Siempre que sea la primera matriculación en España de una embarcación de más de 7,5 metros. Es independiente que sea nueva o usada, lo importante es que sea la primera vez que se matricula. Cuando se trata de una embarcación que se matriculó con la exención por chárter y esta se desafecta, es decir ya no se usa más para chárter, antes de pasados los cuatro años de su matriculación también debe pagarse el impuesto.

17 ¿SE PUEDE DECLARAR, PARA APLICAR LOS IMPUESTOS, EL PRECIO DE VALORACIÓN DE EMBARCACIONES QUE PUBLICA EL MINISTERIO DE HACIENDA ANUALMENTE?
Hay que decir que Hacienda acepta las valoraciones a efectos del impuesto de matriculación y de transmisiones patrimoniales que sean iguales o superiores a las de las tablas, por lo cual no cabe la valoración contradictoria para liquidar impuestos. Sin embargo, debe quedar claro que los impuestos se deben pagar por el verdadero precio de la transacción. En definitiva, si queremos pagar usando la referencia de las tablas, que hay que decir que pocos barcos valen lo que allí se dice, habrá que presentar para liquidar un contrato con un precio simulado.

18 ¿QUÉ SON LAS LISTAS DE REGISTRO?
El reglamento que regula la matriculación de buques y embarcaciones en España establece unas determinadas listas o grupos de embarcaciones en función de la actividad a que se van a destinar. Dependiendo de en qué lista se quieran inscribir los requisitos de seguridad, tanto materiales como de personal, serán distintos. Las embarcaciones de recreo se matriculan en las listas 6º o 7º. En la 6º se matriculan las que se destinan a actividades lucrativas.

19 ¿UNA EMBARCACIÓN DE LA LISTA 6º PUEDE SER USADA DE FORMA PRIVADA?
La Administración Marítima nunca ha puesto problemas al uso privado sin que medie contrato de alquiler u otro título de embarcaciones de recreo de la lista sexta. Sin embargo, considerando que estas embarcaciones deben ser propiedad de una empresa o de un empresario náutico -y este se deduce de sus cuentas gastos e impuestos por su tenencia- pueden existir problemas, sobre todo desde el punto de vista fiscal.

20 ¿TODAS LAS EMBARCACIONES QUE SE DESTINEN A USO LUCRATIVO, INSCRITAS POR LO TANTO EN LA LISTA SEXTA, ESTÁN EXENTAS DEL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN?
No. Las únicas embarcaciones que se encuentran exentas del impuesto de matriculación son las de menos de 15 metros de eslora y que se destinan de forma exclusiva al alquiler. Embarcaciones de escuelas de vela, de buceo, de academias náuticas o cualquier otra actividad lucrativa deben pagar el impuesto. Notar que, incluso las que se alquilan por plazas deben pagar el impuesto ya que no se realiza alquiler sino transporte.

21 ¿PUEDEN LAS EMBARCACIONES DE RECREO UTILIZAR GASOIL BARATO, ES DECIR, GASOIL PROFESIONAL?
Solamente aquellas que se destinan a fines lucrativos y si el armador, a través de su capitán mantiene el control de la navegación. Es decir, cuando una embarcación se alquila y la posesión de la misma la tiene al arrendatario no es posible usar gasoil profesional.

22 ¿HASTA QUÉ DISTANCIA DE LA COSTA PUEDE NAVEGAR UNA EMBARCACIÓN?
Las embarcaciones cuentan con unos certificados –llamados certificados de navegabilidad- en los cuales se indica la zona de navegación para la cual están habilitadas. Existen siete zonas, numeradas del 1 al 7, siendo la zona 1 la que permite navegaciones sin limitación y la 7, solamente hasta 2 millas de un refugio, las otras son intermedias. La zona de navegación para la que se puede habilitar una embarcación viene determinada por dos elementos: las características de la embarcación y el material de seguridad que se lleve a bordo. Las características de la embarcación, indicada en las que cuentan con marcado

n158-162.indd 160 02/03/2006 11:38:26

CE en la categoría de diseño, son las que a priori determinan la zona máxima que con ella se podría navegar. En las embarcaciones sin marcado CE esto quedará indicado en la documentación técnica de homologación. El material de seguridad, por su parte, es el material que se exige para ser habilitado en una determinada zona, es decir, responde a la voluntad del armador de adquirirlo o no.

23 ¿CUÁL ES EL NÚMERO MÁXIMO DE PERSONAS QUE PUEDEN EMBARCAR EN UNA EMBARCACIÓN DE RECREO?
Según la legislación española, para que una embarcación sea considerada a efectos legales como de recreo, el número máximo de personas que pueden ir a bordo es de 12 personas. Cuando la embarcación lleve a bordo tripulación profesional este número se eleva a 14. Dicha limitación se deriva de que, según el convenio SEVIMAR, cuando se transporta a más de 12 personas, exceptuado la tripulación, la embarcación se considera de pasaje.

24 ¿PUEDE UNA EMBARCACIÓN HABILITADA PARA ZONA DE NAVEGACIÓN 1 Y 6 LLEVAR 10 PERSONAS A BORDO EN LA ZONA 5?
Si bien en los certificados de navegabilidad constará que el número máximo de personas para el que está habilitada es de 6, si según el diseño y estabilidad la embarcación puede transportar hasta 10 personas, y se lleva el material de seguridad necesario para todas ellas en navegaciones por la zona 5, hay que decir que sí es posible. Si bien no existe ninguna norma que lo indique, se sigue el principio de que el que puede lo más puede lo menos, y la opinión de algunos inspectores marítimos es que es posible aunque pueden suscitarse problemas.

25 ¿QUÉ SON LAS ITB?
Las inspecciones técnicas de embarcaciones son el control que deben pasar las embarcaciones de más de 6 metros de eslora cada determinado plazo de tiempo. La primera inspección a que se somete una embarcación la realiza la Inspección Marítima de la correspondiente Capitanía en la que se pidió la matriculación. Las posteriores se pasan por entidades colaboradoras de la administración. El objeto de la inspección es comprobar que al barco está en condiciones de navegar y cuenta con el material náutico actualizado.

26 ¿QUÉ ES EL DESPACHO?
El despacho de una embarcación consiste en el acto por el cual la administración marítima autoriza a una embarcación y su tripulación a hacerse a la mar. Es un trámite obligatorio y deberán presentarse los certificados de navegabilidad correspondientes y en vigor. El despacho se acredita mediante un sello en la Licencia de Navegación o Rol de Despacho de Dotación y se expide en el caso de embarcaciones de recreo por el periodo de validez de los certificados.

27 ¿PUEDE UNA EMBARCACIÓN QUE NOS REMOLCA O ASISTE EN UN SALVAMENTO COBRARNOS POR ELLO?
En primer lugar hay que decir que el salvamento de vidas humanas es obligatorio y en caso de no hacerlo puede constituir un delito de omisión de socorro. Otra cosa es el rescate de bienes materiales. Dado el caso y siempre que se obtenga un resultado útil, es decir algo con valor económico, el barco o persona que interviene en el salvamento o remolque puede reclamar para sí una compensación económica. No suele darse en el caso de que quien nos auxilie sea otra embarcación de recreo, pero cuando quien interviene es un barco de pesca u otro profesional podemos tener la sorpresa de vernos inmersos en un procedimiento ante el juzgado marítimo de reclamación de indemnizaciones.

28 ¿EL SEGURO NO NOS CUBRE SI TENEMOS UN ACCIDENTE NAVEGANDO FUERA DE LA ZONA DE NAVEGACIÓN PARA LA QUE EL BARCO ESTÁ HABILITADO?
Si bien hay que decir que las compañías de seguro niegan la indemnización en caso de accidente -cuando el barco navega mas allá de su zona habilitada, el patrón no tiene título que lo habilite, o los certificados estén caducados- la cosa no está totalmente clara. Llevado el asunto frente a los tribunales, los jueces consideran que la compañía de seguros puede eximirse de pagar sólo en los casos en que esas carencias formales han sido determinantes para que acaeciera el suceso.

29 ¿PUEDEN RETENERNOS LA EMBAR CACIÓN POR NEGARNOS A PAGAR LA FACTURA DE UN PUERTO?
No. Si bien existe el derecho a retención cuando se entrega una cosa para reparar por ejemplo, no sería aplicable para prohibirnos salir del amarre. Otra cosa es que nuestro barco esté en un astillero y se nieguen a bajarlo al agua, supuesto en que lo tendremos más difícil. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que si se genera una deuda por impago del amarre, el acreedor puede pedir el embargo de la embarcación, cualquiera sea el propietario, para realizarla y cobrarse la deuda.

30 ¿PODEMOS HACER NUESTRAS LAS COSAS QUE ENCONTREMOS EN EL MAR?
Esta creencia popular no es cierta. Estamos obligados a entregarlas a la autoridad marítima para que la entregue al propietario pudiendo, quien la encontró, recibir una indemnización. Si no aparece el propietario se subasta, recibiendo también quien la encontró parte del valor y si el valor total de la cosa es muy pequeño se entrega a este último. Estas normas no se aplican cuando el objeto que se encuentre es un barco.

n158-162.indd Sec1:162 02/03/2006 11:38:35