

Tema 2 – La náutica de recreo en España /Europa y la Administración Marítima

2.1 Introducción

La náutica de recreo, siendo un concepto muy amplio, se puede definir como la actividad de navegar en el agua por placer, ya sea con una embarcación (barco a vela o motor, canoa, kayak, etc.) o bien mediante actividades náuticas relacionadas (windsurf, kitesurf, paddle surf, inmersión submarina, pesca recreativa, etc.). Practicada en Europa a lo largo de la historia, la náutica no debe ser percibida como una actividad de verano, sino que va mucho más allá, contribuyendo a desarrollar y comunicar valores deportivos, culturales, medioambientales y sociales.

De acuerdo con los datos del Instituto de Turismo de España¹ que depende del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, el litoral español cuenta con aproximadamente 7.880 km de costa, la buena climatología y los 368 puertos deportivos y marinas que representan aproximadamente un total de 132.930 amarres.

Como es obvio factores como las infraestructuras náutico-deportivas, los kilómetros de costa y las buenas condiciones climatológicas hacen de España un atractivo para el turismo en general y para el turismo náutico en concreto.

Según la Organización Mundial del Turismo, en el año 2016, España fue el segundo país que más ingresos por turismo internacional obtiene del mundo (por detrás de Estados Unidos) y el primero de Europa. Además, España ocupa la segunda posición en el ranking internacional de llegadas de turistas internacionales (75,3 millones), por detrás de Francia, y empatada con Estados Unidos, según datos de la Organización Mundial del Turismo. El peso de la actividad turística en España, medido a través de la demanda final turística, se sitúa en el 10,9% del Producto Interior Bruto (PIB) en 2012, según la última Cuenta Satélite del Turismo de España.

¹ SARVISÉ MASCARAY, P. (2015) “Análisis y perspectivas del mercado en España. El valor de los datos. Instituto de Turismo de España “III Congreso Náutico. Barcelona 11 y 12 de marzo, ANEN. Disponible en <http://www.anen.es/congreso-nautico/> (Fecha de consulta: 25 de agosto de 2015).

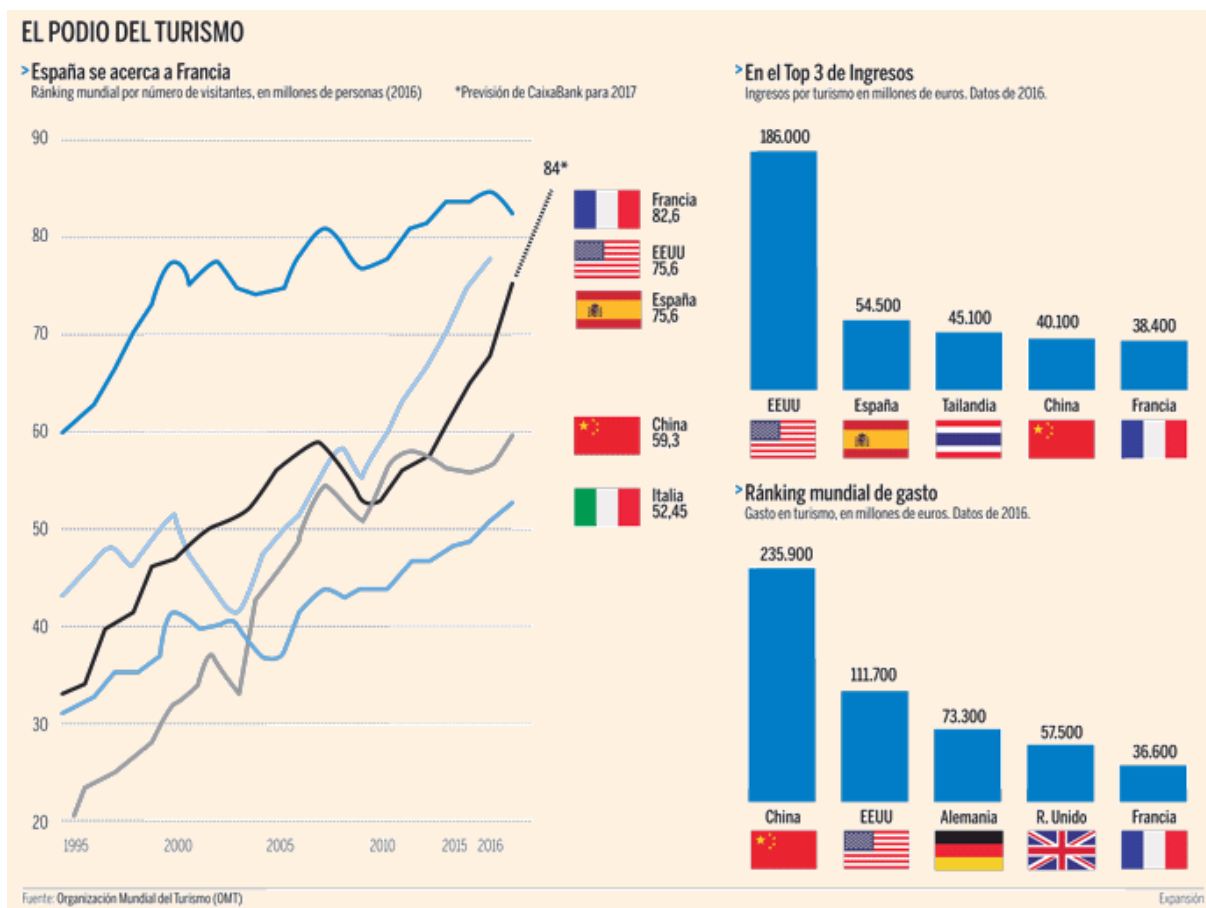


Figura 2.1: Ranking mundial por número de visitantes, en millones de personas. Fuente: Diario Expansión

A fecha de 2016, España es el segundoer destino a nivel mundial por llegadas e ingresos, por detrás de Estados Unidos y Francia.

En el *Primer Market Place* de Turismo Náutico en España celebrado durante el Salón Náutico Internacional de Barcelona en octubre de 2015, según datos del sector, el turismo náutico ha superado este año un volumen de negocio de 2.500 millones de euros en nuestro país y tiene un gran potencial de crecimiento, dado que 18 millones de ciudadanos en Europa practican deportes de agua.

Según Peláez (2003)², se entiende por turismo náutico al conjunto de relaciones entre personas, surgidas al efectuar un viaje y con la característica de que la principal motivación es la realización de actividades náuticas, con ánimo recreativo o deportivo, y realizadas en grandes masas de agua, como el mar, los ríos y los lagos.

Como se puede observar, el sector de la náutica de recreo es sin duda un sector con una importancia relevante. Este sector, sin embargo, no es objeto de ningún tipo de estandarización o armonización por parte de la Unión Europea (UE). Así la normativa de registro o matriculación de las embarcaciones de recreo, titulaciones, inspecciones a las que deben someterse, equipamiento de seguridad, estudios de accidentes marítimos relacionados con embarcaciones de recreo o impuestos son algunos de los aspectos que difieren de un país a otro, siendo todos miembros de la UE.

De acuerdo con el Memorándum³ sobre los sectores empresariales relacionados con el mar en España, de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), el sector de la marina de recreo y deportiva está compuesto por pequeñas y medianas empresas, la mayoría realizando varias actividades dentro del propio sector (astillero y reparación de embarcaciones, importador, tienda náutica, actividades recreativas y deportivas, etc.).

Según este mismo estudio de la CEOE, el sector está muy atomizado, lo que representa una clara desventaja competitiva en relación con el entorno internacional, donde las empresas son de mayor tamaño y el mercado está más concentrado. Esto explica que más del 70 % de las embarcaciones matriculadas en España sean importadas.

Otro aspecto importante a destacar del sector de la náutica recreativa en España es el elevado número de embarcaciones matriculadas de menos de 8 metros de eslora. Concretamente, y aunque los datos fluctúan anualmente, en el año 2014 las embarcaciones matriculadas en

² Peláez Verdet, A. *La repercusión de la administración y gestión de los puertos deportivo en el desarrollo del turismo náutico: estrategias para el caso de la Costa del Sol*. Tesis Doctoral, Universidad de Málaga. 2003.

³ *Memorándum: los sectores empresariales relacionados con el mar en España*. Autor: Consejo del Mar de Confederación Española de Organizaciones Empresariales. Junio 2014 (online) http://www.ceoe.es/es_ficha_publicacion.html?id=9259& (Fecha de consulta: 12 de septiembre de 2015).

España de menos de 8 metros de eslora superaban el 89,93%⁴ total de embarcaciones matriculadas.

2.2 Organización de la administración marítima

La Administración marítima es el conjunto de órganos del estado con competencias sobre el mar y las actividades marítimas. Esta definición de administración marítima que en un principio parece ser sencilla se complica debido a la dispersión de las competencias en diferentes ministerios y administraciones autonómicas.

La visión integradora de la gestión del mar y sus recursos en un único ministerio o dirección general permitiría la mejora del funcionamiento de la administración marítima.

El Ministerio de Fomento, cuenta con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). De la DGMM dependen las Capitanías Marítimas, que son órganos periféricos de la Administración central en los puertos de interés general.



Figura 2.2: Organigrama Administración Marítima. Fuente: Ministerio de Fomento

⁴ Informe “El mercado de Embarcaciones de Recreo año 2014” publicado por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN).

2.2.1 Dirección General de la Marina Mercante

La Dirección General de la Marina Mercante, bajo la superior dirección de la Secretaría General de Transportes del Ministerio, ejerce las siguientes funciones principales indicadas en la Tabla 2.1, en los términos establecidos en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La DGMM se estructura en tres órganos con rango de subdirección general: la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional y la Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa.

Funciones principales de la DGMM
• Ordenación general de la <i>navegación marítima y de la flota civil española</i> .
• Ordenación y ejecución de las <i>inspecciones y controles técnicos</i> , radioeléctricos, de seguridad y prevención de la contaminación.
• Otorgamiento de concesiones y autorizaciones de servicios de navegación marítima y funciones relacionadas con el régimen tarifario.
• <i>Las relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación</i> .
• <i>Salvamento de la vida humana y limpieza de aguas marítimas y lucha contra la contaminación</i> en los términos del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.
• Control de la situación, <i>registro y abanderamiento de buques civiles</i> , así como la regulación de su despacho.
• <i>Ordenación y control del tráfico marítimo</i> .
• Participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de <i>señalización marítima</i> a efectos de contribuir a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo y correcta ubicación de las señales y a la coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayuda a la navegación activa.

<ul style="list-style-type: none"> • La determinación del <i>equipamiento mínimo de que deban ir provistos los buques y embarcaciones</i> en función de los Convenios SOLAS, MARPOL⁵ y demás normas internacionales, supranacionales o nacionales derivadas de aquéllos.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Aprobación y homologación de aparatos y elementos de los buques</i> o de los materiales y equipos de los mismos.
<ul style="list-style-type: none"> • Registro y control del personal marítimo civil, control de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles, determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de los buques civiles españoles.
<ul style="list-style-type: none"> • La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el <i>despacho de buques</i>, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
<ul style="list-style-type: none"> • La <i>determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo</i> y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.
<ul style="list-style-type: none"> • La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
<ul style="list-style-type: none"> • La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
<ul style="list-style-type: none"> • La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practica y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
<ul style="list-style-type: none"> • La supervisión de la <i>inspección técnica de los buques civiles españoles</i>, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas

⁵ OMI, *Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques*, 1973, (MARPOL), edición refundida de 1974, Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL y enmiendas.

internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

Tabla 2.1: Funciones de la DGMM. Fuente: Ministerio de Fomento

2.2.2 Capitanías Marítimas

De acuerdo con el Real Decreto 638/2007⁶ la administración marítima periférica se estructura en:

- a) Capitanías Marítimas.
- b) Distritos Marítimos.

El ámbito geográfico de cada Capitanía Marítima comprenderá uno o varios Distritos Marítimos, con la consideración de órganos administrativos dependientes del Capitán Marítimo. Al frente de cada Distrito Marítimo existirá un Jefe de Distrito. Actualmente son treinta las Capitanías Marítimas y setenta y nueve los Distritos Marítimos.

Los Distritos Marítimos son los órganos administrativos en los que se dividen las Provincias Marítimas en el litoral de España. Dependen directamente de las Capitanías Marítimas de las provincias a las que pertenecen estando al frente de su gestión un Jefe de Distrito cuyas funciones son aquellas que le sean encomendadas por la Capitanía Marítima. En la Tabla 2.2 se muestran las provincias marítimas y distritos marítimos de acuerdo con el Real Decreto 638/2007, modificado per la Orden FOM/1667/2011⁷, de 6 de junio.

Provincia Marítima	Indicativo de matrícula	Distritos
<i>1. Algeciras</i>	AL	Tarifa AL-1 y Algeciras AL-2.

⁶ Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo. Regula las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. BOE núm. 132, de 2 junio 2007.

⁷ Orden FOM/1667/2011, de 6 de junio, CAPITANÍAS MARÍTIMAS. Modifica los límites geográficos de las Capitanías Marítimas de Sevilla y Cádiz, así como los Distritos Marítimos de Sanlúcar de Barrameda y Sevilla y se establecen nuevos indicativos de matrícula

2. <i>Alicante</i>	AT	Torre Vieja AT-1, Santa Pola AT-2, Alicante AT-3, Villajoyosa AT-4, Altea AT-5 y Denia AT-6.
3. <i>Almería</i>	AM	Adra AM-1, Almería AM-2, Carboneras AM-3 y Garrucha AM-4.
4. <i>Avilés</i>	AV	Avilés AV-1, San Esteban de Pravia AV-2 y Luarca AV-3.
5. <i>Barcelona</i>	BA	Vilanova i la Geltrú BA-1, Barcelona BA-2 y Arenys de Mar BA-3.
6. <i>Bilbao</i>	BI	Lekeitio BI-1, Bermeo BI-2, Bilbao BI-3 y Ondárroa BI-4. ¹
7. <i>Cádiz</i>	CA	El Puerto de Santa María CA-1, Cádiz CA-2 y Barbate CA-3.
8. <i>Cartagena</i>	CT	Águilas CT-2, Mazarrón CT-3, Cartagena CT-4 y San Pedro del Pinatar CT-5.
9. <i>Castellón</i>	CP	Burriana CP-1, Castellón de la Plana CP-2 y Vinaròs CP-3.
10. <i>Ceuta</i>	CU	Ceuta CU-1.
11. <i>A Coruña</i>	CO	Sada CO-1, A Coruña CO-2, Corme CO-3, Camariñas CO-4, Corcubión CO-5, Muros CO-6 y Noia CO-7.
12. <i>El Ferrol</i>	FE	Cariño FE-1, Cedeira FE-2 y Ferrol FE-3.
13. <i>Gijón</i>	GI	Llanes GI-1, Ribadesella GI-2, Lastres GI-3, Gijón-El Musel GI-4 y Luanco GI-5.
14. <i>Granada / Motril</i>	GR	Motril GR-1.
15. <i>Huelva</i>	HU	Ayamonte HU-1, Isla Cristina HU-2 y Huelva HU-3.
16. <i>Eivissa / Formentera</i>	IB	Eivissa IB-1, San Antonio Abad IB-2 y Formentera IB-3.
17. <i>Lugo / Burela</i>	LU	Ribadeo LU-1, Burela LU-2 y Viveiro LU-3. ²
18. <i>Málaga</i>	MA	Estepona MA-1, Marbella MA-2, Fuengirola MA-3, Málaga MA-4 y Vélez-Málaga MA-5.
19. <i>Palma de Mallorca</i>	PM	Palma de Mallorca PM-1, Alcudia PM-2, Mahón PM-3 y Ciudadella PM-4.
20. <i>Melilla</i>	MLL	Melilla MLL-1.
21. <i>Las Palmas</i>	GC	Las Palmas de Gran Canaria, Arrecife y Puerto del Rosario

22. <i>Palamós</i>	GIR	Blanes GIR-1, Palamós GIR-2 y Roses GIR-3.
23. <i>San Sebastián / Pasaia</i>	SS	Hondarribia SS-1, Pasaia SS-2 y Getaria SS-3.
24. <i>Santander</i>	ST	Castro Urdiales ST-1, Laredo ST-2, Santoña ST-3, Santander ST-4, Requejada ST-5 y San Vicente de la Barquera ST-6.
25. <i>Sevilla</i>	SE	Sanlúcar de Barrameda SE-1 y Sevilla SE-2.
26. <i>Tarragona</i>	TA	Sant Carles de la Ràpita TA-1 y Tarragona TA-2.
27. <i>Tenerife</i>	TE	Santa Cruz de Tenerife TE-1, Los Cristianos (Arona) TE-2, Santa Cruz de La Palma TE-3, San Sebastián de la Gomera TE-4 y El Hierro TE-5.
28. <i>Valencia</i>	VA	Gandía VA-1, Valencia VA-2 y Sagunto VA-3.
29. <i>Vigo</i>	VI	Portonovo VI-1, Marín VI-2, Bueu VI-3, Cangas VI-4, Redondela VI-5, Vigo VI-6, Baiona VI-7 y A Guardia VI-8.
30. <i>Vilagarcía de Arousa</i>	VILL	Santa Eugenia de Riveira VILL-1, Caramiñal VILL-2, Villagarcía de Arousa VILL-3, Cambados VILL-5 y O Grove VILL-4.

Tabla 2.2 Provincias marítimas y distritos marítimos. Fuente: Real Decreto 638/2007

Las Capitanías Marítimas se estructuran en las siguientes áreas de gestión:

- Seguridad Marítima y prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Inspección Marítima.
- Tráfico Marítimo, despacho, registro, personal marítimo y asuntos generales.

Aunque las funciones de la Capitanías Marítimas son muchas, se destacan a continuación algunas relacionadas con las embarcaciones de recreo, como, por ejemplo:

- ***Ordenación de la navegación, seguridad marítima, prevención y lucha contra la contaminación del medio marino***, así como asuntos generales, jurídicos y expedientes sancionadores.

- Las actividades relacionadas con el *registro y abanderamiento de buques y embarcaciones menores de 24 metros de eslora*, con excepción de las bajas por exportación y de la expedición de las patentes de navegación.
- Las funciones administrativas relativas al enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes de buques y embarcaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.
- *Emitir, renovar, refrendar y prorrogar los certificados* requeridos por la normativa internacional para buques de eslora (L) menor de 24 metros.
- Tramitación de los expedientes de expedición, revalidación, canje, convalidación y renovación de títulos profesionales y de recreo (los de recreo siempre y cuando no se haya transferido esta competencia a la Comunidad Autónoma (CA)).
- *El despacho de buques.*
- La colaboración con las autoridades competentes en los puertos y en las playas, a los efectos de que las actividades náuticas y de baño se realicen en condiciones compatibles con la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, así como la cooperación con dichas Autoridades en materia de salvamento marítimo.
- Las autorizaciones de fondeo en las aguas adyacentes a las zonas de servicio de los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas, siempre que dichas aguas no formen parte de la zona de servicio de un puerto de interés general.

El Despacho es el procedimiento administrativo mediante el cual la Capitanía Marítima comprueba que todos los buques y embarcaciones civiles (y, por tanto, también las embarcaciones de recreo) cumplen con todos los requisitos exigidos por las normas legales para poder efectuar las navegaciones y tráficos que pretendan realizar, y que cuentan con las autorizaciones exigibles y su tripulación es la adecuada en cuanto a su número y titulación.

Están exentas de Despacho las embarcaciones de recreo, inscritas en la 7a Lista, propulsadas a vela, cualquiera que sea su eslora, dedicadas a participar de forma permanente en competiciones deportivas organizadas y controladas por las Federaciones Españolas Deportivas correspondientes y que tengan número de vela registrado en las mismas, así como las embarcaciones de recreo propulsadas a vela o motor, de hasta 6 metros de eslora. A estas embarcaciones sólo se les exigirá la Hoja de Asiento y el Certificado de Navegabilidad.

Los despachos deben formalizarse ante la Capitanía Marítima mediante el Rol o Permiso de Navegación, en donde se anotará el título necesario para su gobierno y el número máximo de personas a bordo.

A las embarcaciones de eslora (L) comprendida entre los 6 y los 24 metros matriculadas en la Lista 7ª se les expedirá inicialmente, según su clase, el Rol de Despacho y Dotación o Permiso de Navegación, cumplimentando solamente los datos identificativos de la embarcación, titular, título mínimo requerido para el gobierno de la embarcación y certificados expedidos y sus fechas de caducidad.

Como se puede ver las Capitanías Marítimas, como administración marítima periférica, son las encargadas de realizar todos los trámites administrativos que se llevan cabo a lo largo de la vida útil de una embarcación de recreo.

2.2.3 Otras administraciones implicadas

Del actual Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente dependería la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (Subdirección Gral. De Dominio Público Marítimo-Terrestre, Subdirección Gral. para la Protección de la Costa, División para la Protección del Mar) y la Secretaría General de Pesca (Dirección General de Ordenación Pesquera, Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura).

Del Ministerio de Defensa, y adscrito a la Armada, hay que citar el Tribunal Marítimo Central, con jurisdicción en todo el territorio nacional para instruir los expedientes sobre auxilios, salvamento y extracciones marítimas, atribuidas en la Ley60/1962⁸ (Art.1º. a 34).

⁸ Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1962.

Finalmente, el Ministerio del Interior, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que tiene encomendadas competencias de policía administrativa en el mar territorial y en las aguas continentales, incluidas las subacuáticas, para la conservación de la naturaleza y medio ambiente.

De toda esta dispersión de funciones relacionadas con la náutica deportiva, vemos que le corresponde a la DGMM el fomento de la actividad náutica de recreo. Proceder a la creación de una Dirección General de Náutica de Recreo por parte del Ministerio Fomento o, si más no, una subdirección general, significaría una clara apuesta por el sector de la náutica deportiva, con el objetivo de garantizar un crecimiento constante del sector. La DGMM, como su nombre indica, debería centrarse en temas relacionados con los buques mercantes, dejando a una nueva Dirección General la responsabilidad, gestión, dinamización y reglamentación de los aspectos relacionados con la náutica de recreo.

2.3 Abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo

Sin duda conocer el número de embarcaciones de recreo matriculadas nos puede servir de ayuda para hacer una valoración de la situación del sector respecto a países de nuestro entorno. Ahora bien, esto que parece sencillo puesto que se trata de conocer un número determinado, se va a ver que es más complicado de lo que parece.

El Real Decreto 1435/2010 regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques y ha supuesto un cambio y mejora importante respecto a la normativa anterior.

La normativa indicada en el párrafo anterior nos describe el abanderamiento como el acto administrativo por el que se autoriza que una embarcación enarbole pabellón español. Este trámite administrativo debe realizarse en las Capitanías Marítimas que dependen de la Dirección General de la Marina Mercante.

El proceso y documentación requerida para el abanderamiento es diferente según la embarcación de recreo:

- con marcado CE, de eslora superior a 12 metros.
- con marcado CE pero de eslora igual o inferior a 12 metros.
- sin marcado CE.
- construidas por aficionados.

Autorizado el abanderamiento, la embarcación pasa a ser inscrita en el Registro de Matrícula de buques de las Jefaturas Provinciales de la Marina Mercante. El Registro de Buques es un Registro Público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de los buques abanderados en España.

El Registro de Matrícula se lleva en varios libros foliados denominados "Listas" en los que se registrarán los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad. Para las embarcaciones de recreo diferenciamos entre:

- Lista Sexta, se registrarán las embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos.
- 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.

En conclusión se puede decir de acuerdo con la normativa, es obligatorio el abanderamiento y matriculación en las listas sexta y séptima de las embarcaciones de recreo con eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros.

Las embarcaciones de recreo una vez matriculadas, Capitanía Marítima asigna la matrícula o el indicativo de Matrícula, que es el conjunto alfanumérico que individualiza a cada buque o embarcación de las demás. Debe ir en ambas amuras de la embarcación, a la máxima altura

posible de la línea de flotación. Su tamaño será suficiente en relación con las dimensiones del buque o embarcación, de manera que pueda ser identificado en la mar. Debe tener color blanco sobre cascos oscuros y negro sobre cascos claros, tal y como se muestra en la Figura 2.3.



Figura 2.3. Ejemplo de matrícula en una embarcación de recreo. Fuente: Propia

En la Figura 2.3, indicaría la siguiente matrícula:

- La Lista a la que pertenece en número: 6.
- La Provincia Marítima con las letras correspondientes: BA.
- El Distrito Marítimo correspondiente en número: 3 (Arenys de Mar).
- Su folio y año: Folio segundo y año 2014.

No obstante, hay que destacar dos excepciones a la obligatoriedad de abanderamiento y matriculación que son las siguientes:

- Todas embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros están exentas de la obligación de abanderamiento y matriculación, así como de despacho, siempre que la propia embarcación y su equipo propulsor ostenten el marcado CE. No obstante podrán ser abanderadas y matriculadas si se solicita. En todo caso, se debe obtener antes de su entrada en servicio un certificado de inscripción.
- Para las embarcaciones auxiliares (eslora no superior a 4 metros y potencia instalada no superior a 8 kW) se suprime el procedimiento de matrícula, ya que se tramita conjuntamente con la embarcación principal, añadiendo a la embarcación auxiliar el distintivo *Aux* y el indicativo de matrícula de la embarcación principal.

El Indicativo de Inscripción (Ver Figura 2.4), se compone de los siguientes datos y por este orden:

- • La Lista a la que pertenece la embarcación en número: 6.
- El Distrito Marítimo correspondiente en número: 280 (Tarragona)
- • Su folio y año:



Figura 2.4: Indicativo de inscripción. Fuente: Propia

La matriculación, inscripción y registro comentados anteriormente, aunque podríamos pensar que debería facilitar el conocimiento de la flota de embarcaciones de recreo existentes en España, esto no es así. Los distintos organismos y asociaciones se basan en todos los casos, en estimaciones, debido a la inexistencia de un método efectivo para contabilizar el número de embarcaciones en circulación.

No obstante el informe sobre *El sector Náutico en España - La Náutica Deportiva y de Recreo*⁹, de 2009, presenta la flota y número de embarcaciones por habitante estimadas en los principales países europeos.

⁹ El sector Náutico en España - La Náutica Deportiva y de Recreo. Departamento de Investigación y Estrategia de Mercado. Fira de Barcelona, 2009.

TEMA 2 –La Náutica de recreo en España / Europa y la Administración Marítima – Apuntes asignatura impartida en la Facultad de Náutica de Barcelona - UPC

<i>País</i>	<i>Embarcación por habitantes</i>	<i>Flota</i>
<i>Noruega</i>	1:6	793.000
<i>Finlandia</i>	1:7	731.200
<i>Suecia</i>	1:12	753.000
<i>Holanda</i>	1:32	523.473
<i>Grecia</i>	1:84	130.552
<i>Italia</i>	1:98	592.000
<i>UK</i>	1:111	541.560
<i>Francia</i>	1:127	483.823
<i>Irlanda</i>	1:168	25.830
<i>Alemania</i>	1:183	450.273
<i>España</i>	1:207	220.000

Tabla 2.2: Flota y número de embarcación por habitantes estimadas. Fuente: El sector Náutico en España - La Náutica Deportiva y de Recreo 2009 – Fira de Barcelona.

A pesar de que estos datos indicados en la Tabla 2.2 pertenecen a 2009, datos posteriores indican que el número de embarcaciones por habitante a fecha actual es prácticamente el mismo.

Según González de Vega (2014)¹⁰ las embarcaciones de recreo en España alcanzaban la relación 1:225 de embarcación de recreo por número de habitantes.

<i>País</i>	<i>Embarcación por habitantes</i>
<i>Holanda</i>	1:25
<i>Grecia</i>	1:80

¹⁰ GONZÁLEZ DE VEGA LÓPEZ, J.R. (2014). *Análisis y prevención de la siniestralidad de las embarcaciones de recreo basado en los informes periciales marítimos*. Tesis doctoral. Madrid. Universidad Rey Juan Carlos.

<i>Italia</i>	1:100
<i>UK</i>	1:120
<i>Francia</i>	1:130
<i>España</i>	1:225

Tabla 2.3: Flota y número de embarcación por habitantes estimadas. Fuente: Tesis doctoral - González de Vega López, J.R. (2014)

El *International Council of Marine Industry Associations* (ICOMIA) en el año 2012 publicó su informe estadístico¹¹ dónde figuran datos relacionados con el sector náutico de los países que forman parte de la asociación, entre los cuales se encuentra España.

Según ICOMIA, en el 2012 en España había una relación de embarcaciones por habitantes de 1:210 embarcaciones. Este mismo informe cifraba en 219.998 las embarcaciones de recreo matriculadas en España, de las cuales 13.455 son embarcaciones de vela y 206.543 a motor.

<i>Embarcaciones a vela</i>	<i>Embarcaciones a motor</i>	<i>Total</i>
13.455	206.543	219.998

Tabla 2.4: Flota de embarcaciones de recreo en España en 2012. Fuente: ICOMIA

Los datos expuestos indican que el sector de la náutica de recreo en España tiene un potencial de crecimiento muy importante. Ejemplos de países como Grecia, Italia, o Francia, con producto interior bruto (PIB) per cápita similar al español, han desarrollado el sector con un mayor número de embarcaciones de recreo. Si además se tiene en cuenta las condiciones meteorológicas privilegiadas, kilómetros de costa, importancia del turismo (tercer país en número de turistas internacionales, el segundo en gasto turístico y el primero en competitividad del sector a nivel mundial¹²), hacen sin duda prever un crecimiento importante del sector de la náutica de recreo.

¹¹ 2012 Boating Industry Statistics Book. ICOMIA.

¹² Según datos del Ministro de Industria, Energía y Turismo publicados en septiembre de 2015.

País	PIB en euros
<i>Grecia</i>	16.300€
<i>España</i>	24.100€
<i>Italia</i>	27.700€
<i>Francia</i>	33.300€

Tabla 2.5: Producto interno bruto (PIB) a valores de Paridad de Poder Adquisitivo (PPA) per cápita. Fuente: Fondo Monetario Internacional, año 2016

2.4 Principales impuestos aplicados en las embarcaciones de recreo

La imposición sobre las embarcaciones de recreo es un tema importante que se debe analizar para poder entender mejor la situación de la náutica de recreo en España.

De los impuestos que afectan a la náutica de recreo podemos destacar:

- Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)
- Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT)
- Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (ITP y AJD).
- Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (ISD).

En el caso del IVA, y en el caso de que se trate de una embarcación nueva, el vendedor debe repercutir el IVA al comprador. El impuesto a que están sujetas las embarcaciones se corresponde con la mayor imposición: 21%.

Cuando el IVA ya ha sido abonado y la embarcación va a seguir registrada en España, es necesario pagar el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales (ITP) para proceder al cambio de propiedad en el Registro de Buques. Este impuesto depende de la Comunidad Autónoma y en

España es de una media del 4,5% del valor de la embarcación. Respecto de ITP, conviene indicar que es de aplicación cuando la operación de compraventa de la embarcación se realiza en el territorio español y dicha operación no comporta IVA.

De acuerdo con el art. 65.1 b) de la Ley 38/1992¹³, la primera matriculación de embarcaciones de recreo, que tengan más de ocho metros grava la primera matrícula de las embarcaciones con una eslora superior a 8 metros y de las motos de agua sea cual sea su eslora técnica. Este impuesto grava con un valor del 12% del valor de compraventa en primera matrícula. En Canarias el tipo impositivo es del 11%. A este impuesto se le conoce como el impuesto de matriculación.

Con la Ley 16/2013¹⁴ se modifica el IEDMT, para regular la exención del Impuesto en la primera matriculación o, en su caso, en la circulación o utilización de las embarcaciones de recreo o de deportes náuticos destinadas por las empresas exclusivamente a las actividades de alquiler con independencia de su eslora. Así, esta Ley modificó el artículo 66 de la Ley de Impuestos Especiales, desapareciendo el requisito de eslora para la aplicación de la exención, que pasa a aplicarse con independencia de la eslora a las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos, que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler. También se aplica la exención del impuesto a las embarcaciones de recreo cuya titularidad corresponda a escuelas deportivas náuticas reconocidas oficialmente por la Dirección General de la Marina Mercante o las Comunidades Autónomas (CCAA), siempre y cuando se destinen exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza para el gobierno de las mismas.

Por lo tanto, a partir del año 2014 quedan exentas del IEDMT las embarcaciones inscritas en la lista sexta cuyo propósito sea el alquiler con fines lucrativos¹⁵.

¹³ Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT). BOE núm. 312, de 29 de diciembre de 1992.

¹⁴ Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras. BOE núm. 260, de 30 de octubre de 2013.

¹⁵ Proyecto de Ley por la que se establece determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras. (621/000047).

Una tasa a tener en cuenta en las embarcaciones de recreo es la tasa T-0 por servicio de señalización marítima, de acuerdo a la Ley 33/2010¹⁶. Esta tasa tiene su fundamento en la utilización del servicio de señalización marítima.

Así las embarcaciones a motor de hasta 9 metros de eslora se abona una única vez a razón de aproximadamente 9 € por m² (superficie ocupada por la embarcación que es el resultado del producto de la eslora total de la misma por su manga). Para las embarcaciones a motor de más de 9 metros de eslora y las de vela de más de 12 metros de eslora el pago es anual y es de aproximadamente 5,5 € por m².

Con el objetivo de dinamizar la náutica de recreo, teniendo en cuenta el impacto que esto supondría para el turismo y el empleo, desde el sector se ha reclamado la supresión del impuesto de matriculación o en su defecto eximir el pago de dicho impuesto para esloras inferiores a los 12 metros, teniendo en cuenta que ya no es obligatorio matricular este tipo de embarcaciones.

2.5 Dimensión social y económica de la náutica de recreo en España

2.5.1 Puertos Deportivos en España

Como ya se ha indicado con anterioridad, el litoral español cuenta con aproximadamente 7.880 km de costa, la buena climatología y los 368 puertos deportivos y marinas que representan aproximadamente un total de 132.930 amarres. Sin duda, estos datos suponen una buena base para potenciar y desarrollar el sector de la náutica deportiva.

De acuerdo con el estudio de la Náutica de recreo en el Mediterráneo¹⁷, los puertos deportivos españoles son fundamentalmente de pequeñas dimensiones, con cerca de 60% de los puertos con menos de 300 amarres. El 75% de los amarres y el 60% de los puertos españoles, en esencia

¹⁶ Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. BOE núm. 191, 7 de agosto de 2010.

¹⁷ Estudio N°26. *Náutica de recreo en el Mediterráneo*. Cámara de Comercio e Industria de Marsella. Invest in Med. Marzo 2011.

TEMA 2 –La Náutica de recreo en España / Europa y la Administración Marítima – Apuntes asignatura impartida en la Facultad de Náutica de Barcelona - UPC

la mayor parte de la capacidad de España, se encuentran en la costa mediterránea, siendo Cataluña la Comunidad Autónoma con más amarres con un total de aproximadamente 33.000 amarres.

De acuerdo con el informe del sector de la náutica en España del año 2013¹⁸, en el año 2012 había en España 452 concesiones náuticas deportivas (instalaciones), 395 concesiones (exceptuando fondeaderos y marinas secas), 368 puertos deportivos y un total de 132.948 amarres.

Como marina seca se entiende toda instalación fija o desmontable que se utiliza para almacenar embarcaciones en tierra. Puede tratarse de un edificio, de una estructura metálica, etc. En ocasiones también se incluyen servicios a los usuarios en la instalación. El fondeadero es una zona o instalación, ya sea natural o protegida por espigones artificiales, en la cual las embarcaciones quedan distribuidas en sus plazas únicamente por los fondeos existentes, amarradas a unas boyas dispuestas para tal fin, sin necesidad de muelles ni pantalanes.



Figura 2.5. Ejemplo de marina seca. Port Forum-Barcelona. Fuente: Propia

¹⁸ El sector Náutico en España -*La Náutica Deportiva y de Recreio 2013*. Fira de Barcelona - Departamento de Investigación y Estrategia de Mercado. Septiembre 2013 (online) http://media.firabcn.es/content/S007013/docs/doc_informe_2013_es.pdf (Fecha de consulta: 10 de octubre de 2015).

Si bien no existen datos oficiales del número de marinas secas existentes en España y el número de amarres disponibles en sus instalaciones, lo que queda claro es que las marinas secas son una opción de futuro por su bajo impacto ecológico, por lo que se está potenciando su construcción así como las zonas de boyas de fondeo.

De acuerdo con el informe anual de 2013 de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT)¹⁹, a las 452 instalaciones náuticas o concesiones, hay que restarle 56 unidades que corresponden a fondeaderos y 1 unidad que corresponde a marina seca registrada. De las 395 unidades restantes, teniendo en cuenta que hay concesiones que cohabitan en un mismo puerto, 23 puertos con dos concesiones y 2 puertos con tres, obtenemos el número de puertos deportivos de 368 unidades.

2.5.2 Puertos Deportivos en Cataluña

Las instalaciones portuarias en Cataluña están transferidas a la Generalitat de Catalunya, con la excepción de los puertos del estado que sean de interés general.

El Real Decreto Legislativo 2/2011, establece como puertos de interés general en Cataluña los puertos de Barcelona y Tarragona, gestionados por la Autoridad Portuaria²⁰ correspondiente. En el caso de Barcelona es la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y para Tarragona la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT).

Dentro de los que son competencia de la Generalitat de Catalunya, *Ports de la Generalitat*²¹, ente público sujeto al derecho privado creado en el año 1998, a partir de la aprobación de la Ley de Puertos de la Generalitat de Cataluña, y adscrito al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, dirige, planifica y gestiona los puertos pesqueros, deportivos y comerciales no concesionados y regula también el uso de las instalaciones

¹⁹ Informe anual de puertos deportivos en España 2013. Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos. Enero 2014 (online) http://www.feapdt.es/wp-content/uploads/2014/08/20140324-puertos_2013.pdf (Fecha de consulta: 15 de octubre de 2015).

²⁰ Entidades de Derecho Público con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar para la administración, gestión y explotación del puerto.

²¹ Ports de la Generalitat (online) <http://www.portsgeneralitat.org/index.php/es/> (Fecha de consulta: 28 de julio de 2015).

comerciales, culturales, deportivas, lúdicas y recreativas vinculadas a la actividad portuaria o marítima que favorecen el equilibrio económico y social de los puertos, las dársenas y las instalaciones marítimas. También aplica las medidas correctoras apropiadas para la protección del medio natural y de la calidad de las aguas marítimas.

Ports de la Generalitat gestiona los puertos e instalaciones que tiene adscritas de forma directa o mediante concesión administrativa.

El Reglamento de Puertos de Cataluña²² tiene por objeto la regulación relativa a la planificación, construcción, modificación, gestión, explotación y extinción de los puertos, dársenas e instalaciones marítimas que son competencia de la Generalitat de Catalunya, en desarrollo y de acuerdo con lo que dispone la Ley de Puertos de Cataluña²³.



Figura 2.6: Mapa de Ports de la Generalitat. Fuente: Ports de la Generalitat

²² Decreto 258/2003, de 21 de octubre de aprobación del reglamento del desarrollo de la Ley 5/1998, de 17 de Abril, de puertos de Cataluña. DOGC núm. 3999, de 30 de octubre de 2003.

²³ Ley 5/1998, de 17 de abril de Puertos de Cataluña. DOGC núm. 2632, de 5 de Mayo de 1998 y BOE núm. 127, de 28 de Mayo de 1998.

Entre los puertos deportivos y los gestionados por Ports de la Generalitat, Cataluña es la CA de España con más amarres deportivos, alcanzando la cifra de 33.000 amarres repartidos en sus 47 puertos deportivos²⁴.



Figura 2.7: Puerto deportivo de Torredembarra (Tarragona). Fuente: Propia

2.5.4 Titulaciones náuticas deportivas.

La normativa que regula las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo en España es el Real Decreto 875/2014²⁵.

Condiciones para navegar sin titulación náutica

Con la nueva normativa, las condiciones para poder navegar sin titulación náutica se han ampliado significativamente. Así, para el gobierno de embarcaciones a motor con una potencia máxima de 11,26 kW y hasta 5 metros de eslora, las de vela hasta 6 metros de eslora y los artefactos flotantes o de playa, a excepción de las motos náuticas, no será preciso estar en

²⁴ Sr. Pere Padrosa, Vicepresidente de Ports de la Generalitat (online) <http://www.elpuntavui.cat/article/1-territori/12-infraestructures/850415-la-meitat-dels-amarradors-de-catalunya-son-a-la-costa-brava-lja-no-hem-de-fer-reserves-per-construir-ports-nousr.html?tmpl=component&print=1&page=> (Fecha consulta: 15 de octubre de 2015).

²⁵ 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.

posesión de titulación náutica, siempre que no se alejen más de 2 millas náuticas de un puerto, marina o lugar de abrigo, la actividad se realice en régimen de navegación diurna y que los interesados tengan 18 años de edad.

Condiciones	Embarcación a vela	Embarcación a motor
<i>Límite de eslora</i>	Hasta 6 metros de eslora	Hasta 5 metros de eslora
<i>Límite de navegación</i>	2 millas náuticas	2 millas náuticas
<i>Límite de potencia</i>	--	11,26 kW
<i>Navegación diurna</i>	Sí	Sí
<i>Mayor de 18 años de edad</i>	Sí	Sí

Tabla 2.6: Condiciones para poder navegar sin título. Fuente: Propia según Real Decreto 875/2014

Títulos y licencias habilitantes

Los títulos y licencia de recreo de acuerdo con la normativa vigente son los siguientes:

- Capitán de yate.
- Patrón de yate.
- Patrón de embarcación de recreo.
- Patrón para la navegación básica.
- Licencia de navegación.

La licencia de navegación y los títulos de patrón para navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo se pueden obtener de forma directa. Sin embargo, para la obtención de los títulos de patrón de yate y capitán de yate es necesario estar en posesión del título inmediatamente inferior.

Respecto a la edad mínima para obtener un título náutico, se deben tener cumplidos 18 años de edad en el momento en el que realicen las pruebas teóricas y prácticas. No obstante, la

normativa establece que para la obtención de la licencia de navegación y el título de patrón para navegación básica se pueden tener 16 años en el momento de la realización de las pruebas, siempre que se acredite por escrito el consentimiento de los padres o tutores y se superen los requisitos teóricos y prácticos de la titulación.

Las titulaciones náuticas de recreo son emitidas por la Dirección General de la Marina Mercante o las CCAA que hayan asumido estas competencias (País Vasco, Cantabria, Asturias, Galicia, Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla). De esta forma los órganos administrativos competentes convocarán, organizarán y resolverán los exámenes para la obtención de los títulos náuticos.

Para la obtención de los títulos con atribuciones básicas, es necesario superar las pruebas teóricas, realizar las prácticas básicas y superar el reconocimiento psicofísico²⁶. En el caso de los títulos con atribuciones complementarias adicionalmente se deben hacer las prácticas complementarias.

En la Tabla 2.7 se muestran las atribuciones de los títulos de acuerdo con la normativa vigente. Con la nueva normativa se establecen las atribuciones de carácter básico, que serían las inherentes a la consecución del título, y las atribuciones de carácter complementario que se pueden obtener voluntariamente en cumplir los requisitos establecidos en la normativa y que se indicarán en apartados posteriores.

Título náutico	Atribuciones básicas	Atribuciones complementarias
<i>Licencia de navegación</i>	Gobierno de motos náuticas de clase C y embarcaciones de recreo de <i>hasta 6 metros de eslora</i> y una potencia de motor adecuada a las mismas según su fabricante que habilitan para la realización de <i>navegaciones diurnas</i> siempre que <i>no se alejen más de 2 millas náuticas</i> en cualquier dirección de un puerto, marina o lugar de abrigo.	No existen

²⁶ Resolución de 11 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre la acreditación de la aptitud psicofísica para el manejo de embarcaciones de recreo. La acreditación de la aptitud psicofísica para el manejo de embarcaciones de recreo será realizada por los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), de manera análoga a los conductores de permisos ordinarios (no profesionales) para vehículos terrestres a motor.

<i>Patrón para navegación básica (PNB)</i>	Gobierno de motos náuticas y embarcaciones de recreo a motor, de <i>hasta 8 metros de eslora</i> , siempre que la embarcación <i>no se aleje más de 5 millas</i> en cualquier dirección de un puerto, marina o lugar de abrigo.	Mismas atribuciones básicas pero para embarcaciones de recreo a vela
<i>Patrón de embarcaciones de recreo (PER)</i>	Gobierno de motos náuticas y embarcaciones de recreo a motor de <i>hasta 15 metros de eslora</i> , que faculta para navegar en la zona comprendida <i>entre la costa y una línea paralela a la misma, trazada a 12 millas de ésta</i> , así como <i>entre islas dentro del archipiélago balear y canario</i> .	Mismas atribuciones básicas pero para embarcaciones de recreo a vela. Gobierno de embarcaciones de recreo a motor y vela <i>de hasta 24 metros de eslora</i> , que faculta para navegar en la zona comprendida <i>entre la costa y una línea paralela a la misma, trazada a 12 millas de ésta</i> . Gobierno de embarcaciones de recreo a motor y vela de <i>hasta 24 metros de eslora</i> , que faculta para la navegación <i>entre islas dentro del archipiélago balear y canario</i> . Gobierno de embarcaciones de recreo a motor y vela de <i>hasta 24 metros de eslora</i> , que faculta para navegar <i>entre la península ibérica y las Islas Baleares</i> .
<i>Patrón de yate</i>	Gobierno de motos náuticas y embarcaciones de recreo a motor de <i>hasta 24 metros de eslora</i> , que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma trazada a <i>una distancia de 150 millas náuticas</i> .	Mismas atribuciones básicas pero para embarcaciones de recreo a vela
<i>Capitán de yate</i>	Gobierno de motos náuticas y embarcaciones de recreo a motor de <i>hasta 24 metros de eslora</i> , que faculta para la navegación <i>sin límites geográficos</i>	Mismas atribuciones básicas pero para embarcaciones de recreo a vela

Tabla 2.7: Atribuciones básicas y complementarias de los títulos náuticos. Fuente: Propia según Real Decreto 875/2014

Es muy importante destacar que estas titulaciones son estrictamente deportivas y no profesionales, por lo que no se puede ejercer ninguna actividad profesional.

Patrón profesional de embarcaciones de recreo

Con las titulaciones náutico deportivas hay opción de obtener un título profesional, llamado Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo (PPER). Este título viene regulado por el Real Decreto 973/2009. El PPER se obtiene a partir del capitán de yate cumpliendo los siguientes requisitos:

- Haber cumplido 20 años de edad.
- Realizar un reconocimiento médico efectuado por el Instituto Social de la Marina (ISM).
- Aportar una declaración responsable que se acredite haber navegado, al menos 50 días y 2.500 millas, incluyendo por lo menos cinco travesías de más de 60 millas.
- Superar la prueba de conocimiento que determina la Dirección General de la Marina Mercante.
- Estar en posesión de los certificados de especialidad correspondientes de acuerdo con el Convenio STCW (Código de Formación)²⁷.

Los certificados de especialidad necesarios para la obtención del PPER son:

- Certificado de Formación Sanitaria Específica (inicial o avanzado).
- Operador general o restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).
- Certificado de especialidad de Formación básica en seguridad.
- Certificado de especialidad de buques de pasaje.
- Certificado de especialidad Avanzado en lucha contra incendios.
- Certificado de especialidad de Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).

Las atribuciones del PPER se detallan en la Tabla 2.8.

Título profesional	Atribuciones básicas
<i>Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo</i>	Gobierno de embarcaciones de recreo de bandera española matriculadas en las listas sexta o séptima, siempre que <i>no lleven más de 12 personas a bordo incluida la tripulación</i> , para navegar en embarcaciones de recreo de <i>eslora igual o inferior a 24</i>

²⁷ Convenio STCW/78/95: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978. Organización Marítima Internacional (OMI). Enmiendas de Manila de 2010.

	<p><i>metros, a lo largo de la costa española dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma.</i></p> <p>Nuevas atribuciones recogidas en el Real Decreto 875/2014 Instructor en las prácticas básicas de seguridad y de navegación para la obtención de las titulaciones de patrón para la navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo.</p> <p>Instructor de cursos de formación en radiocomunicaciones, prácticas reglamentarias de navegación a vela y prácticas reglamentarias de navegación.</p>
--	---

Tabla 2.8: Atribuciones del PPER. Fuente: Decreto 973/2009

La prueba de conocimiento se realiza en Madrid, en las fechas y lugares que designe cada año la Dirección General de la Marina Mercante mediante resolución²⁸.

El cuestionario está compuesto por 30 preguntas con cuatro respuestas, siendo sólo una de ellas correcta. El tiempo máximo para la realización de este ejercicio es de una hora y se debe responder al menos un 60 % de las mismas para superarla.

2.5.5 Federaciones relacionadas con actividades náuticas.

En el caso de la náutica de recreo, la actividad se puede conocer a través de dos modalidades: la práctica deportiva como actividad recreativa y lúdica, y la actividad deportiva reglamentada y organizada a través de estructuras asociativas (clubes y federaciones).

El Consejo Superior de Deportes (CSD) que depende del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte publica el número de licencias y de clubes federados de las diferentes Federaciones Españolas.

Las principales Federaciones que tienen vinculación más directa con las actividades náuticas (vela, surf, remo, piragüismo, motonáutica, esquí náutico, actividades subacuáticas y pesca y

²⁸ Resolución de 26 de febrero de 2015, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo. BOE núm. 51, 28 de febrero de 2015.

casting) representan para 2014²⁹ un total de licencias de 169.979 en un total de 3642 clubes. Sin duda estos datos muestran la relevancia de las actividades náuticas en nuestro país, y lo que es lo mismo, la importancia de la actividad en el sector de la náutica de recreo.

Federación	Licencias	Clubes
<i>Pesca y Casting</i>	55.037	1.311
<i>Vela</i>	35.088	452
<i>Actividades subacuáticas</i>	30.302	996
<i>Surf</i>	25.631	150
<i>Remo</i>	15.414	218
<i>Piragüismo</i>	7.249	270
<i>Esquí náutico</i>	748	31
<i>Motonáutica</i>	510	214
Total	169.979	3642

Tabla 2.9: Licencias y clubes año 2014. Fuente: CSD

2.5.6 Matriculaciones de embarcaciones de recreo

Hasta el año 2006 el sector náutico en España estuvo marcado por la estabilidad económica general y el mantenimiento de las grandes magnitudes económicas. Esta situación permitió que el sector creciera considerablemente con una tendencia ascendente en cuanto a número de matriculaciones, alcanzando un crecimiento acumulado del 22%³⁰.

A partir de 2007 empezaron a reflejarse indicios de una pérdida de vitalidad de la economía, que se tradujo en un descenso constante de las matriculaciones. El proceso se agravó en 2008 y siguió en 2009 y desde entonces se registraron caídas tanto en las ventas como en el consumo.

²⁹ Consejo Superior de Deportes (CSD) Memoria 2014, Licencias y Clubes (online) <http://www.csd.gob.es/csd/asociaciones/1fedagclub/03Lic> (Fecha de consulta: 10 de octubre de 2015).

³⁰ Informe del sector náutico en España año 2010, Fira de Barcelona.

Por lo tanto, el sector náutico en España, como la mayoría de sectores, vivía en una situación complicada directamente relacionada con la crisis económica mundial. Esta situación parece que en la actualidad muestra indicios de cambio y de una leve recuperación.

España matriculó un total de **4.821 embarcaciones de recreo durante 2016**, lo que supone un aumento del 3,59% y 167 más que un año antes, según la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) con datos facilitados por la Dirección General de la Marina Mercante.

España matriculó un total de **4.654 embarcaciones de recreo durante 2015**, lo que supone un aumento del 8,48% y 364 más que un año antes. Como siempre se viene observando, la mayor cuota de mercado, con el 89,5%, sigue siendo para las embarcaciones menores, de hasta 8 metros de eslora, y un aumento del 8%.

De acuerdo con el informe del mercado de embarcaciones de recreo³¹, **el año 2014 cierra con una matriculación de 4.290 embarcaciones de recreo** (incluidas motos de agua). En el año 2013 se matricularon 3.903 embarcaciones lo que ha supuesto para el año 2014 un moderado crecimiento del 9,9%. Otro aspecto relevante del informe es que en el año 2014 además del crecimiento el número de matriculaciones también se observa que se han matriculado embarcaciones con esloras superiores respecto a las de 2013.

Desde enero hasta septiembre de 2017 se han matriculado en España 4732 embarcaciones frente a las 4332 registradas en el mismo período de 2017, lo que supone un crecimiento del 9,23%. Del total de embarcaciones matriculadas, 1475 son destinadas a uso de alquiler (31%), un mercado que ha crecido en este período un 25% con respecto al año pasado, reflejando que el chárter náutico sigue al alza entre las opciones elegidas por los aficionados para disfrutar de la navegación de recreo. Son los datos recogidos en el Informe del mercado de embarcaciones de

³¹ El mercado de embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2014. ANEN.

recreo (enero-septiembre 2017), editado por ANEN a partir de la información facilitada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Teniendo en cuenta el contexto económico nacional a lo largo de años anteriores, en estos datos se puede ver una leve evolución en positivo, pero todavía se está muy lejos de las 12.617 matriculaciones que se realizaron en el año 2007 (mejor año de referencia para el sector).

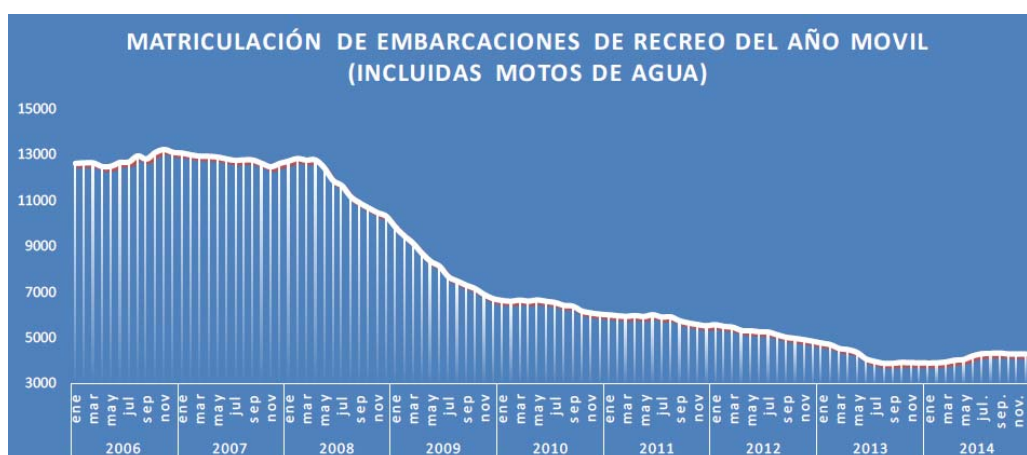


Figura 2.8: Matriculación de embarcaciones de recreo. Fuente: ANEN

En la Tabla 2.10 se muestran las embarcaciones matriculadas en el año 2013 y 2014 de acuerdo a un rango de esloras establecido.

<i>Eslora</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>%2014/total</i>
<i>Hasta 8 m</i>	3.530	3.858	89,93 %
<i>De 8 a 12 m</i>	270	294	6,85 %
<i>De 12 a 16 m</i>	74	95	2,21 %
<i>Más de 16 m</i>	29	43	1,00 %
<i>Total</i>	3.903	4.290	100 %

Tabla 2.10: Número de embarcaciones de recreo según eslora. Fuente: ANEN

Ya se ha planteado anteriormente que el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) grava con un valor del 12% el valor de compraventa en primera matrícula (Canarias el tipo impositivo es del 11%) las embarcaciones de recreo que tengan más de ocho metros. *La existencia de este impuesto es uno de los factores que hacen que el 89,93 % de todas las embarcaciones de recreo matriculadas en el año 2014 tengan menos de 8 metros.*

El informe de ANEM también nos indica del número de embarcaciones matriculadas durante el 2013 y 2014, según su tipología:

Tipo de embarcación	2013	2014
<i>Moto de agua</i>	457	686
<i>Barcos a motor</i>	1.841	1830
<i>Neumáticas plegables</i>	700	632
<i>Neumáticas semirrígidas</i>	679	863
<i>Vela</i>	229	279
Total	3.903	4.290

Tabla 2.11: Número embarcaciones de recreo matriculadas según tipología. Fuente: ANEM

De estos datos se desprende que en el año 2014 el 42,66 % (47,17 % año 2013) de las embarcaciones matriculadas son embarcaciones a motor, manteniendo así la cuota de mercado.

Esta cuota de mercado se ve ampliada si incluimos en las embarcaciones de motor las neumáticas plegables y semirrígidas, pasando a ser el total de 3.325 embarcaciones a motor matriculadas en el año 2014.

De las 3.325 embarcaciones a motor matriculadas, 3.065 fueron de hasta 8 metros de eslora, 182 de 8 a 12 metros, 47 de 12 a 16 metros y 31 embarcaciones con más de 16 metros.

De nuevo se puede observar la influencia del impuesto de matriculación (IEDMT), que para las embarcaciones a motor, el 94,4 % de las embarcaciones matriculadas tienen hasta 8 metros de eslora.

De los datos expuestos se puede establecer la conclusión de que el impuesto de matriculación puede jugar un papel importante a la hora de condicionar la compra de nuevas embarcaciones de recreo con esloras inferiores a los 8 metros.

Para las embarcaciones de alquiler, es decir, destinadas al chárter náutico y matriculadas en la lista sexta, el total de embarcaciones matriculadas en el año 2014 fue de 373 (motos de agua: 315; barcos a motor: 25; neumáticas semirrígidas: 1; vela: 32). En cuanto a las esloras de estas embarcaciones, 315 serían de hasta 8 metros, 40 de 12 a 16 metros y 18 de más de 16 metros de eslora.

Por Comunidades Autónomas, de las 4.290 matriculaciones realizadas en el año 2014, destacan las 836 embarcaciones que corresponden a Cataluña, 689 a Andalucía, 634 a las Islas Baleares, 417 a la Comunidad Valenciana y 375 a Canarias. Estas Comunidades Autónomas representan el 68,78 % del total de matriculaciones, siendo Cataluña la que más matriculaciones ha realizado con el 19,49 % del total de embarcaciones de recreo matriculadas en España.

De acuerdo con el Memorándum sobre los sectores empresariales relacionados con el mar en España de la CEOE, el sector de la náutica de recreo tiene, según datos referidos al año 2009, una producción efectiva de 4.763 millones de euros, lo que supone un total del 0,23 % de la producción efectiva del conjunto de España. De esa cifra de producción efectiva, 1.079 millones de euros se correspondieron con el valor añadido bruto, empleándose además 16.000 puestos de trabajo. Con todo ello, el valor añadido bruto del sector de la náutica de recreo supone el 0,11 % del total de la economía, en tanto que el empleo representa al 0,08 %.

<i>2009</i>	<i>Producción efectiva (Millones de €)</i>	<i>VAB (Millones de €)</i>	<i>Empleados (nº de ocupados)</i>
<i>Aportación de la náutica de recreo</i>	4.763	1.079	16.000
<i>Peso de la náutica de recreo en la economía española</i>	0,23 %	0,11 %	0,08 %

Tabla 2.11: Aportación de la náutica de recreo en la economía española. Fuente: Memorándum CEOE 2014.

2.5.7 Estaciones náuticas

Una de las iniciativas para activar el turismo náutico y concentrar oferta náutica en una misma zona geográfica ha sido la creación de las estaciones náuticas. La Estación Náutica³² es un producto formado por alojamiento y actividades náuticas que se diferencia del resto de la oferta por un servicio estandarizado de calidad.

Este producto podría definirse como una estancia activa en el mar, dónde se busca transformar determinados destinos de sol y playa con orientación clara hacia los deportes náuticos, en un producto integrado basado en las actividades náuticas en general (vela, submarinismo, motos acuáticas, etc.).

Actualmente existen las siguientes estaciones náuticas en España:

- Estación Náutica Subbética Lago de Andalucía
- Estación Náutica Bahía de Cadiz
- Estación Náutica Benicarló – Peñíscola
- Estación Náutica Costa Daurada

³² Estaciones náuticas (online) <http://www.estacionesnauticas.info/> (Fecha de consulta: 24 de octubre de 2015).

- Estación Náutica de Ceuta
- Estación Náutica Mar Menor – Cabo de Palos
- Estación Náutica Gran Canaria
- Estación Náutica Lluçmajor-Bahía de Palma
- Estación Náutica Menorca
- Estación Náutica Rías Baixas
- Estación Náutica Roses – Cap de Creus
- Estación Náutica Sant Antoni y Sant Josep
- Estación Náutica Sant Carles de la Ràpita-Delta de l’Ebre
- Estación Náutica Santa Eulalia
- Estación Náutica Sant Feliu de Guíxols Costa Brava
- Estación Náutica Sierra Norte
- Estación Náutica Vilanova i la Geltrú
- Estación Náutica L’Estartit – Illes Medes
- Estación Náutica Santa Susanna

 ROSES - CAP DE CREUS Estació Nàutica	Port Roses - Edifici de Direcció Avgda. de Rhode, s/n 17480 Roses (Girona) Tel. (+34) 972 15 44 12 - Fax (+34) 972 15 37 68 info@enroses.com www.enroses.com
 L'ESTARTIT - ILLES MEDES Estació Nàutica	C/ de la Platja, 10-12 17258 l'Estartit Girona Tel. (+34) 972 750 699 info@enestartit.com www.enestartit.com
 SANT FELIU DE GUÍXOLS Estació Nàutica	Plaça del Monestir, s/n 17220 Sant Feliu de Guixols Tel. 972 82 00 51 info@enguixolscostabrava.com www.enguixolscostabrava.com
 SANTA SUSANNA Estació Nàutica	Plaça Catalunya, s/n 08398 Santa Susanna Barcelona Tel. (+34) 93 767 92 50 / (+34) 93 767 90 08 - Fax (+34) 93 767 70 06 info@enauticasantasusanna.com www.enauticasantasusanna.com
 VILANOVA I LA GELTRÚ Estació Nàutica	Oficina de Turisme i Estació Nàutica Vilanova. Pg. del Carme, s/n - Parc de Ribes Roges 08800 Vilanova i la Geltrú Barcelona Tel. 93 815 45 17 / infoline 673 473 956 info@estacionauticavilanova.com www.estacionauticavilanova.com
 COSTA DAURADA SALOU - CAMBRILS - MONT-ROIG/MIAMI PLATJA VANDELLÓS/I'HOSPITALET - L'AMETLLA DE MAR Estació Nàutica	Plaça de les Comunitats Autònomes, s/n. Platja de Llevant 43840 Salou Tarragona Tel. (+34) 977 38 30 00 reservas@estacionautica.info www.estacionautica.info
 SANT CARLES DE LA RÀPITA DELTA DE L'EBRE Estació Nàutica	Parc de Garbí, s/n (Oficina de Turisme) 43540 Sant Carles de la Ràpita Tarragona Tel. (+34) 977 10 10 10 info@enlarapita.com www.enlarapita.com

Figura 2.9: Estaciones náuticas de Cataluña

2.5.8 Principales asociaciones y organizaciones vinculadas a la náutica de recreo

En la actualidad existen multitud de asociaciones y organizaciones a nivel estatal que tienen como objetivo incentivar y activar el sector de la náutica de recreo en todos sus aspectos. A continuación, se destacan algunas de las asociaciones a nivel estatal más relevantes:

*Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN)*³³

Fue constituida el 19 de enero de 2006 y una organización representativa del sector náutico en España. Según sus propios datos, integra a más del noventa por ciento del tejido industrial y empresarial de la náutica de recreo nacional, así como a diversas Asociaciones autonómicas. Su principal objetivo es defender los derechos de sus asociados y del conjunto del sector ante las administraciones públicas y conseguir el mejor entorno legal, fiscal, laboral y administrativo que favorezca el desarrollo de la actividad empresarial.

*Clúster Marítimo Español (CME)*³⁴

Su objetivo consistente en agrupar en una única organización a todas las industrias, los servicios y las actividades económicas de nuestro país relacionadas con la mar. Una institución que está sustentada en la colaboración y la cooperación entre todas aquellas actividades españolas ligadas con la mar. El CME engloba actividades tales como el transporte marítimo; la construcción y reparación naval; la ingeniería e industria auxiliar marítima; la pesca extractiva y la acuicultura marina; la industria náutica de recreo, marinas y puertos deportivos; las energías de origen marino; la Armada; los puertos y servicios portuarios; los servicios marítimos, así como los clústeres regionales; la investigación marina; los agentes del sistema de I+D+i; los organismos de formación; los sindicatos y las asociaciones profesionales; la cultura, el patrimonio y el bienestar social.

³³ Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) (online) <http://www.anen.es/> (Fecha de consulta: 25 de julio de 2015).

³⁴ Clúster Marítimo Español (CME) (online) <http://www.clustermaritimo.es/> (Fecha de consulta: 25 de julio de 2015)

*Federación de empresarios Asoc. de Industrias comercio y servicios Náutico-Marítimos (FADIN)*³⁵

FADIN es una federación de empresarios sin ánimo de lucro que reúne a asociaciones, entidades y empresas, la actividad básica de las cuales se refiere a la náutica de recreo.

El objetivo de FADIN consiste en la promoción de nuestro sector de actividad, como apoyo de la industria turística de calidad, al mismo tiempo que la difusión entre nuestros conciudadanos de la sociedad del ocio activo, siguiendo para eso un modelo de crecimiento sostenible como base para asegurar el futuro de nuestro sector.

*Fundación Ecomar*³⁶

Entidad sin ánimo de lucro dedicada a la educación en el cuidado de nuestros mares, su flora y su fauna. Con el objetivo principal de concienciar a los más jóvenes, la Fundación Ecomar promueve mediante programas específicos de convivencia en el deporte, el cuidado y respeto del planeta. Se trata de aproximar a los más jóvenes a los valores ecológicos y sumergirlos en la cultura del respeto marino de la forma más natural posible.

Fundación INNOVAMAR

Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas (INNOVAMAR) es una organización de carácter privado, constituida sin ánimo de lucro con los siguientes objetivos: Impulsar, fomentar y realizar acciones relacionadas con la competitividad del sector marítimo, potenciando el aumento de su valor añadido y su desarrollo sostenible, con especial atención al aprovechamiento y explotación de los recursos marinos; Fomentar e impulsar la investigación, el desarrollo tecnológico y especialmente la innovación en la industria de construcción naval y su industria auxiliar, la industria náutica, el transporte marítimo, la pesca y la acuicultura, y en general, la explotación de los recursos marinos. Se pondrá especial énfasis en apoyar proyectos que desarrollen acuerdos de cooperación entre empresas y organismos de investigación, así como la constitución de consorcios empresariales; Promover las actividades de formación en

³⁵ Federación de empresarios Asoc. de Industrias comercio y servicios Náutico-Marítimos, FADIN (online) <http://fadin.es/> (Fecha de consulta: 29 de julio de 2015).

³⁶ Fundación Ecomar <http://fundacionecomar.org/> (Fecha de consulta: 25 de julio de 2015).

los ámbitos indicados en el punto anterior, así como la cualificación técnica y profesional de los recursos humanos.

*Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT)*³⁷

Formada por las Asociaciones de Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña, Murcia, Valencia, Galicia, Asturias y Cantabria, el objetivo principal de la FEAPDT es procurar el desarrollo y mejora de los puertos deportivos, dársenas deportivas y marinas en todas las actividades que integran el sector, en sus aspectos náuticos, turísticos, medio ambiental, formación y gestión.

*Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE)*³⁸

ANAVRE tiene como objetivo y finalidad principal la defensa de los intereses de los usuarios y propietarios de embarcaciones de recreo. Dicha defensa comprende todas aquellas actuaciones legales, administrativas y comerciales, que contribuyan a beneficiar el desarrollo de esta actividad marítima.

En la actualidad existen multitud de asociaciones y organizaciones que tienen como objetivo incentivar y activar el sector de la náutica de recreo en todos sus aspectos, centrandose su actuación en el ámbito de Cataluña. A continuación se destacan algunas de las asociaciones a nivel catalán más relevantes:

*Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos (ADIN)*³⁹:

Es una asociación sin ánimo de lucro que reúne a empresas de actividad básica relacionada con la náutica recreativa.

³⁷ Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT) (online) <http://www.feapdt.es/> (Fecha de consulta: 25 de julio de 2015).

³⁸ Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE) (online) <http://www.anavre.org/> (Fecha de consulta: 29 de julio de 2015).

³⁹ Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos, ADIN (online) <http://www.adin.cat/> (Fecha de consulta: 28 de julio de 2015).

Fórum Marítim Catalán (FMC):

Tiene como objetivo impulsar el sector de la náutica de recreo en Cataluña en todos sus ámbitos, empresarial, investigación y desarrollo, formación, etc.

Clúster Náutico de Barcelona (BCN)⁴⁰:

La misión del *Barcelona Clúster Nàutic (Clúster Náutico de Barcelona)* es favorecer y promover el desarrollo de actividades económicas y empresariales que impulsen la competitividad del sector náutico y permitan generar riqueza y ocupación de alto nivel.

En un contexto en el que las ciudades se ven empujadas a emprender procesos de reindustrialización en aquellos sectores en los que tienen más ventajas competitivas, el de la náutica cuenta con las potencialidades necesarias para estimular la actividad económica y empresarial, además de ocupación de alto nivel, a través de un proyecto transversal y basado en la innovación, la excelencia y la diversificación.

Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos (ACPDT)⁴¹

Entidad privada sin ánimo de lucro constituida en 1983, formada por concesionarios de Puertos y dársenas deportivas en Cataluña. Desde su origen, la entidad ha trabajado para aglutinar a los concesionarios de Puertos Deportivos, en sus diversas formas jurídicas, ya sean Clubes Deportivos, Sociedades Mercantiles o Consorcios y ha basado su gestión en la identificación de los intereses comunes y su defensa y desarrollo, lo que ha permitido unificar y mejorar la calidad en la prestación de servicios a todos los Puertos Deportivos Catalanes.

⁴⁰ Barcelona Clúster Nàutic (online) <http://www.barcelonaclusternautic.cat/es/home> (Fecha de consulta: 28 de julio de 2015).

⁴¹ Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos, ACPDT (online) <http://www.acpet.es/> (Fecha de consulta: 27 de julio de 2015).