



INSTRUCCIÓN DE SERVICIO N° 6/2020 RELATIVA A LA APLICACIÓN DEL REAL DECRETO 1435/2010, DE 5 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE REGULA EL ABANDERAMIENTO Y MATRICULACIÓN DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO EN LAS LISTAS SEXTA Y SÉPTIMA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA DE BUQUES.

La entrada en vigor del Real Decreto 1435/2010 supuso la introducción en el ordenamiento jurídico de una serie de conceptos novedosos en la náutica de recreo. Así, nos encontramos con la aparición de la figura de la preinscripción como paso previo a la matriculación o la creación del concepto de inscripción de las embarcaciones menores o iguales a 12 metros de eslora y con marcado «CE».

Por todo ello, se consideró la conveniencia de dictar la Instrucción de Servicio 4/2011 al objeto de aclarar las dudas surgidas en la aplicación del citado R.D. y fijar criterios en cuanto a su interpretación. Transcurrida casi una década, la experiencia adquirida y los cambios normativos acaecidos desde entonces aconsejan actualizar su contenido en aras a una mayor claridad.

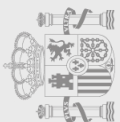
Se mantiene la estructura original de la Instrucción de Servicio 4/2011, señalando recuadrados los párrafos nuevos o que han sufrido cambios en su contenido (no se señalan los cambios gramaticales menores ni el texto eliminado por obsoleto).

Artículo 2. Definiciones.

"Embarcación auxiliar": Se regula por vez primera este concepto, definiendo sus características principales (eslora no superior a 4 metros y potencia no superior a 8 kW). Deberá destinarse única y exclusivamente al servicio auxiliar de la embarcación principal y solo podrá navegar en las proximidades de la misma, es decir, a la vista de su principal.

"Eslora": La definición de eslora es la que se ajusta a la norma UNE-EN ISO 8666 en su versión vigente, que es la aplicable a las embarcaciones de recreo con marcado «CE» (R.D. 98/2016) y la aplicable a todas las nuevas matriculaciones desde la entrada en vigor del Real Decreto 1435/2010.

"Actos registrables": Al no considerarse relevante este tipo de cambios de motor se decidió no anotar ni acoples/desacoples/cambios y tampoco es necesario pedir a las entidades colaboradoras que realicen un reconocimiento adicional a causa del cambio de motor fueraborda. La instalación y cambio de este tipo de motores queda completamente bajo la responsabilidad de los usuarios.





Explícitamente se indica en el Real Decreto que los acoples/cambios/desacoples de los motores fuera borda no se consideran actos registrables de manera obligatoria ni voluntaria, y, por lo tanto, no precisan de ninguna anotación en la hoja de asiento de la embarcación.

Por tanto, no se anotarán nuevos motores fueraborda, ni los cambios, ni nada relacionado con dichos motores, quedando como última anotación al respecto el que esté anotado, si el titular no quiere anularlo.

Asimismo, ha de tenerse en cuenta que, conforme a lo dispuesto en el art. 17.3, el cambio de puerto de matrícula es una actividad permitida y registrable.

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

Se ha considerado oportuno excluir del ámbito de aplicación del Real Decreto las embarcaciones de la lista sexta que transporten más de doce pasajeros, al ser embarcaciones de pasaje. De igual forma, quedan excluidas las embarcaciones que tengan otorgado un permiso temporal de navegación (conocido coloquialmente como "*matrícula verde*") en vigor conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de este tipo de permisos. Las empresas comercializadoras tendrán la obligación de dar de baja estos permisos una vez hayan cumplido su función.

Las embarcaciones históricas y tradicionales, así como las embarcaciones de regatas que estén destinadas exclusivamente a la competición, motos náuticas y artefactos flotantes o de playa no estarán obligados a su registro o, en su caso, se regularán por su normativa específica.

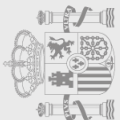
El procedimiento de abanderamiento de las embarcaciones históricas y tradicionales, así como las embarcaciones de regatas que estén destinadas exclusivamente a la competición, motos náuticas y artefactos flotantes o de playa seguirá siendo el mismo que estaba vigente hasta el 1 de enero de 2011.

Los cambios de lista entre listas distintas de la séptima y sexta quedan fuera de la presente norma y se continuarán tramitando como hasta el 1 de enero de 2011.

Las embarcaciones de alta velocidad, tal como éstas quedan definidas en el Real Decreto 1119/1989, no podrán acogerse al régimen de inscripción estipulado en el art. 8 del presente Real Decreto. **El propietario será el responsable** de saber si son de aplicación los criterios contenidos en el artículo 1 del Real Decreto 1119/1989 y comunicarlo a la Administración Marítima española.

Artículo 4. Del abanderamiento y matriculación de las embarcaciones en las listas sexta y séptima.

El tema de la preinscripción ha suscitado gran cantidad de dudas. En principio, debe aclararse que, pese a su nombre, tan solo pueden acogerse a esta modalidad las embarcaciones de recreo pertenecientes a la séptima lista que estén obligadas a su matriculación y abanderamiento, es decir, aquellas embarcaciones de eslora superior a 12 metros. La solicitud deberá ser presentada por un astillero español o empresa comercializadora, entendiéndose por ésta última toda aquella empresa que esté en posesión de una identificación fiscal.





El certificado de preinscripción no sirve a las empresas comercializadoras como autorización para exhibir en navegación las embarcaciones a sus potenciales clientes. La manera que estas empresas tiene de exhibir las embarcaciones sin matriculación es a través del permiso temporal de navegación (conocido coloquialmente como "*matrícula verde*") regulado en el Real Decreto 685/2010.

Una vez aportada la documentación recogida en el art. 4.3, la Administración marítima emitirá el certificado de preinscripción (anexo II) el cual servirá de permiso provisional de navegación por el plazo de seis meses a contar desde la transmisión de la embarcación. La fecha de adquisición será anotada en el certificado por el astillero/empresa comercializadora, quien dará cuenta de la misma a la Administración marítima para su toma de razón. En el mencionado plazo de seis meses el adquirente deberá proceder a la inscripción definitiva aportando una solicitud, el documento acreditativo de la propiedad y el del pago del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Transcurrido dicho plazo sin que se haya instado la inscripción definitiva, el permiso provisional de navegación caducará sin más trámite ni necesidad de anotación alguna en hoja de asiento. No existe inconveniente en que el adquirente de la embarcación transmita ésta a un tercero antes de haber procedido a su matrícula. En el improrrogable plazo de seis meses concedido al primer adquirente, el último propietario deberá proceder a la matriculación de la embarcación aportando, además de la documentación citada anteriormente, los documentos que atestigüen el tracto sucesorio junto con, en su caso, el comprobante del abono del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

En cuanto al modelo de certificado de preinscripción del Anexo III se han suscitado algunas dudas en cuanto a lo que se debe entender cuando se menciona que dicho documento debe ir acompañado de una copia de la solicitud de preinscripción de embarcaciones de recreo "*sellada y visada por el Jefe de Distrito*". Lo que se indica con dicha expresión es que el certificado de preinscripción debe ir acompañado de una copia de la solicitud de preinscripción presentada en la Capitanía Marítima/Distrito Marítimo y en la que, lógicamente, ha de constar el sello de entrada en dicha dependencia.

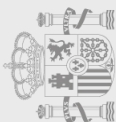
Artículo 6. Del certificado de registro español-permiso de navegación.

El certificado de registro español-permiso de navegación se expedirá únicamente a las embarcaciones dotadas de tripulación no profesional, independientemente de la lista a la que pertenezcan.

Todas las embarcaciones dotadas de tripulación profesional deberán llevar el modelo oficial de rol o licencia de acuerdo con lo previsto en la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre despacho de buques, por tanto, deberán ser matriculadas y abanderadas.

Artículo 7. Del nombre e indicativo de matrícula de la embarcación.

El nombre de la embarcación será obligatorio para las de eslora superior a 12 metros y potestativo para las iguales o inferiores a dicha eslora.





En el caso de embarcaciones matriculadas y abanderadas de eslora inferior a 12 metros en las que el propietario decida poner nombre a la embarcación, éste deberá asignarse con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo. Es decir que la potestad del propietario no debe entenderse como la discrecionalidad de poner cualquier tipo de nombre al margen de las normas establecidas en el Real Decreto.

Si bien el indicativo de matrícula ha dejado de ser un dato registral para estas embarcaciones, no por ello deja de ser útil para su identificación en el mar. Por ello, siempre que sea posible, debe consignarse en el certificado de navegabilidad, utilizando el espacio dedicado a observaciones a falta de otro lugar específico.

Artículo 8. Régimen especial de las embarcaciones de recreo con marcado CE de eslora igual o inferior a 12 metros.

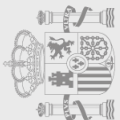
Para acceder a la inscripción de este tipo de embarcaciones, el propietario, como único responsable de la veracidad de los datos aportados, deberá **PRESENTAR JUNTO CON LA SOLICITUD DEL ANEXO VI** (debidamente cumplimentada), **la documentación prevista en el punto 6.b.**, es decir:

"UNA COPIA, SIN QUE SEA NECESARIA EL COTEJO NI LA AUTENTIFICACIÓN, DE LA FACTURA DE COMPRA O DEL PAGO DEL IMPUESTO SOBRE TRANSMISIONES PATRIMONIALES Y ACTOS JURÍDICOS DOCUMENTADOS, EN LOS CASOS DE CAMBIO DE TITULARIDAD MEDIANTE CONTRATO DE COMPRAVENTA, O DEL TÍTULO QUE ACREDITE EL DERECHO DE DISFRUTE DE LA EMBARCACIÓN, ASÍ COMO LA DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DEL PAGO O, EN SU CASO, NO SUJECIÓN O EXENCIÓN DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MODOS DE TRANSPORTE."

Estas embarcaciones, mediante petición expresa podrán ser abanderadas y matriculadas conforme al sistema establecido en el art. 9

Los datos consignados en la solicitud (Anexo VI) relativos a la embarcación (marca, modelo, eslora, etc.) **no requerirán posterior comprobación por parte de la Administración, presumiendo la buena fe del interesado y su responsabilidad**, de acuerdo con lo establecido en el apartado 8 del artículo.

No obstante, se han venido detectando constantes incidencias por duplicidad en el registro del número de serie WIN (antiguo CIN), por ello es aconsejable que se compruebe en la medida de lo posible la Declaración UE de Conformidad de la embarcación y su correspondencia tanto con la placa de fabricante como con el WIN troquelado en la zona de popa. El registro erróneo del WIN – ya sea por error durante el propio trámite de registro, ya por aportar el interesado datos no comprobados – impide que la embarcación cuyo número de serie real coincide con el reportado pueda ser registrada en el futuro, con el agravante de que el error puede detectarse años más tarde, ocasionando un perjuicio innecesario a su propietario.





Ha de hacerse notar que las embarcaciones inscritas podrán acceder, previa baja en la inscripción, a su matriculación y abanderamiento. No obstante, **las embarcaciones matriculadas y abanderadas conforme a este Real Decreto u otra norma vigente anteriormente, no podrán acceder al sistema de inscripción en este régimen especial. Tampoco podrán acceder a este sistema de inscripción las embarcaciones previamente registradas en los registros de otros países.**

No se podrán inscribir en el régimen especial regulado por este artículo las embarcaciones que lleven tripulación profesional pues han de estar provistas de rol o licencia de acuerdo con lo previsto en la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre despacho de buques.

La inscripción de embarcaciones no estará sujeta al abono de las tasas por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras reguladas en la disposición adicional decimosexta del Real Decreto Legislativo 2/2011 y en la Ley 24/2001, ni la de ayudas a la navegación regulada igualmente en el citado real decreto legislativo

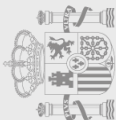
A solicitud de los nuevos adquirentes o propietarios de la embarcación **SE EMITIRÁN NUEVOS CERTIFICADOS DE INSCRIPCIÓN (que irán sustituyendo los anteriores y que se emiten como si fuera la primera vez)**, que recojan los sucesivos cambios de propiedad, cambios de lista en la inscripción entre la sexta y la séptima; y bajas. En los cambios de dominio se solicitará copia del pago del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, bastando en el resto de las actuaciones con la simple solicitud del interesado.

Las **embarcaciones con marcado «CE»** (incluidas las que hayan obtenido el marcado «CE» post-construcción) no necesitan ser sometidas a reconocimiento inicial por parte de la Administración española sea cual sea su fecha de construcción de acuerdo al artículo 3 del Real Decreto 1434/1999. La fecha de expedición del certificado de inscripción será la que determine el inicio del plazo para la realización de los reconocimientos sucesivos a que haya de ser sometida, en su caso.

No obstante debe tenerse en cuenta lo indicado en la Consulta Técnica de fecha 3/4/2020 sobre INSCRIPCIÓN/MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES CON MARCADO CE NO RECIENTE: *“en caso de albergar dudas sobre el estado de una embarcación la capitanía marítima puede requerir un reconocimiento de tipo Extraordinario, previsto en el Real Decreto 1434/1999 en su artículo 3E), por parte de una de las entidades colaboradoras de inspección, cuyo objeto ha de ser **comprobar que la embarcación mantiene las condiciones que dieron lugar a su Declaración de Conformidad UE**” (CT_2020_04_03_Inscripcion-Matriculación Recreo Mercado CE no reciente_rev2).*

Los anexos V y VI han sufrido posteriormente, varias modificaciones, siendo las más importantes las siguientes:

1. Se incluyen en ambos anexos el dato de tipo y potencia motor de la embarcación al objeto de permitir la catalogación como embarcación de alta velocidad. Asimismo, se modifican ambos anexos para permitir una pluralidad de propietarios.
2. Se añade en el anexo V los datos de las embarcaciones auxiliares. Asimismo, se modifica el reverso de dicho anexo para reflejar que las embarcaciones de Lista 6ª





menores de 6 metros de eslora también deben ser inspeccionadas de acuerdo al artículo 3 del Real Decreto 1434/1999.

3. Se añade en el anexo VI la "zona de navegación" así como la lista en la que se desea la inscripción. De igual forma, se añade, antes del "solicita", un párrafo en el que el solicitante declara ser ciertos los datos consignados en la solicitud, así como haber cumplido, en su caso, los trámites legales aduaneros, habiendo satisfecho los impuestos correspondientes o estar exenta.
4. Se elimina del anexo V la casilla de "Titulación mínima requerida" al entender que, conforme al art. 8.5, es responsabilidad del usuario el conocerla.

Asimismo, se hace notar que ninguno de los dos anexos recoge la posibilidad de incorporar el nombre de la embarcación dado que, conforme al artículo 7, este dato es dato potestativo y carece de interés para la Administración.

Por otra parte, aun cuando no se ha incluido en el epígrafe "documentos que se acompañan" de los anexos I, II y VI, al objeto de comprobar la identidad del solicitante, deberá exigirse copia de su documento de identidad o consentimiento escrito para que los datos de identidad puedan ser consultados, conforme a lo dispuesto en la Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre, que regula el R.D. 522/2006, de 28 de abril.

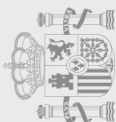
Se recuerda que este régimen especial no constituye un Registro, por lo que no se podrán anotar cargas, embargos, etc. En caso de requerimiento o consulta por parte de órganos judiciales, se contestará informando de que la embarcación no está inscrita en ningún Registro y que tiene un número de orden a efectos del mantenimiento de una base de datos por seguridad.

Artículo 9. Documentación requerida para el abanderamiento de embarcaciones con marcado CE.

Según estipula el artículo 252 del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estará facultado para obtener el registro y abanderamiento de embarcaciones dedicadas a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil cualquier persona física o jurídica, siempre que, en caso de no ser residente en España, designe un representante en este país. La representación deberá, como mínimo, quedar plasmada mediante una declaración responsable de apoderamiento y de aceptación de dicha representación.

Se recuerda que el abanderamiento de embarcaciones de recreo estará sujeto al abono de las tasas por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras reguladas en la disposición adicional decimosexta del Real Decreto Legislativo 2/2011 y en la Ley 24/2001, y a la tasa de ayudas a la navegación regulada igualmente en el citado real decreto legislativo.

Dado que, como consta en el art. 2.o), la instalación/cambio/desacople de los motores fueraborda ha dejado de ser un acto registrable, no se realizará ninguna anotación por ese motivo en la hoja de asiento de las embarcaciones. Tanto en el caso de embarcaciones a matricular como de las ya existentes, el propietario, al realizar algún trámite relativo a la embarcación ante la Administración Marítima española, deberá presentar una declaración





responsable en la que indicará las características del motor fueraborda instalado de acuerdo a los modelos establecidos al efecto en las Capitanías Marítimas para cada trámite.

Asimismo, el conocimiento del motor fueraborda instalado permitirá determinar si la embarcación debe ser catalogada como de alta velocidad, conforme a lo establecido en el Real Decreto 1119/1989 por el que se regula el tráfico de este tipo de embarcaciones en las aguas marítimas españolas.

De la declaración escrita de conformidad.

1. La declaración escrita de conformidad original siempre debe quedar en poder del usuario de la embarcación ya que este documento es uno de los que debe transmitir con la embarcación y el que permite el uso de la misma en los países de la UE. Al abanderar las embarcaciones se debe obtener una copia en la Capitanía Marítima para el expediente.

El que una declaración de conformidad sea original no significa que la firma no pueda figurar impresa, como ocurre con casi todos los motores de propulsión o los modelos de embarcaciones que tienen un gran número de unidades en su producción. Por tanto, deben aceptarse las declaraciones de conformidad que vengan impresas y se correspondan con la embarcación a matricular.

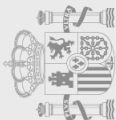
2. El grupo ADCO de autoridades europeas de vigilancia de mercado en el ámbito de la Directiva de Embarcaciones (RCD ADCO Group) ha emitido un modelo armonizado de Declaración de Conformidad para embarcaciones de recreo, motores intraborda e intrafueraborda sin escape integrado y para motores fueraborda e intrafueraborda con escape integrado. Su uso no es obligatorio, pero sí altamente recomendable para facilitar la verificación de datos por parte de las administraciones de los diferentes países. En la Web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se pueden encontrar los diferentes modelos de declaración bajo el epígrafe Mercado CE, en versiones en español e inglés, a los que se puede acceder a través del siguiente enlace:

<https://www.mitma.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/documentacion-administrativa/marcado-ce/el-marcado-ce-de-las-embarcaciones-de-recreo>

3. El anexo IV del Real Decreto 98/2016 establece el contenido mínimo de la declaración de conformidad.

4. Por extravío de la declaración de conformidad de una embarcación evaluada con arreglo a la Directiva 94/25/CE, es perfectamente admisible que el fabricante emita en la actualidad el duplicado de esa declaración de conformidad utilizando el formato de Declaración de conformidad conforme a la nueva Directiva 2013/53/UE. En ese supuesto, no deberá cumplimentar lo referente a las emisiones sonoras que no fueron objeto de regulación en la Directiva 94/25/CE original.

5. Hasta finales del año 2006, las letras de identificación del país que figuraban en el CIN/ WIN correspondían al lugar donde se había fabricado el casco, por lo que no era obligatorio que en la declaración de conformidad coincidieran el país del fabricante y el código del país que figura





en el CIN/ WIN. Después de esa fecha, en la declaración de conformidad el país del fabricante debe coincidir con el código del país que figura en el CIN/ WIN. Además, desde 2017 el “código de país” indica dónde tiene su sede el fabricante, independientemente de dónde lleve a cabo la fabricación. Por tanto, existe la posibilidad de encontrar embarcaciones completamente fabricadas en un país y que poseen un código de fabricante de otro país diferente.

6. Cuando interviene un organismo notificado en la evaluación del diseño y construcción, emisiones sonoras o emisiones de escape, es decir, en los módulos A1, B+C, B+D, B+E, B+F, G o H, se han de especificar los datos del organismo, en concreto nombre, número, dirección y certificado emitido (R.D. 98/2016, Anexo IV, apartado 7).

7. La Declaración de Conformidad debe ir acompañada de una copia de la sección del manual del propietario donde se indiquen los datos principales de la embarcación, y en particular su potencia máxima y la placa de fabricante. La copia de la placa podrá presentarse aparte, por ejemplo, por medio de una foto de la embarcación.

8. Los productos que están en el ámbito de aplicación del Real Decreto 98/2016 han de cumplir obligatoriamente los "requisitos básicos" que figuran en el mismo, pero no es obligatorio que cumplan con las normas armonizadas excepto en ciertos casos, por ejemplo:

- la eslora debe ser medida con el estándar armonizado, EN ISO 8666 en su versión vigente;
- el WIN debe seguir la norma armonizada EN ISO 10087 en su versión vigente;
- las embarcaciones de categoría de diseño C entre 2,5 y 12 metros de eslora que utilicen el módulo de evaluación A (es decir, las que no utilizan organismo notificado) han de cumplir las normas armonizadas referentes a "estabilidad y francobordo" y "flotabilidad", EN ISO 12217-X o EN ISO 6185-X en sus versiones vigentes;

9. La validez de las normas no viene determinada por su versión, y de hecho se pueden utilizar para justificar la conformidad con la Directiva normas técnicas emitidas por organismos de normalización nacionales, además de las emitidas por ISO y CEN. Lo que determina la versión de una norma armonizada es el periodo de tiempo en que tal norma armonizada aporta “**presunción de conformidad**” con determinados requisitos esenciales contenidos en el Anexo I de la Directiva. Es por ello que las normas citadas en el reverso de la Declaración UE de Conformidad deben indicar la versión que se ha utilizado y si se trata de norma armonizada u otra. El listado de normas armonizadas alojado en la página de la Comisión Europea contiene el dato del momento en que una norma armonizada comienza o cesa de otorgar dicha presunción de conformidad. Puede encontrarse en la Intranet de la DGMM en la carpeta \Recreo\01.Normativa\02.Normativa Europea\Normas ISO recreo, y directamente en el enlace siguiente:

https://ec.europa.eu/growth/single-market/european-standards/harmonised-standards/recreational-craft_en

Si se detectase durante el proceso de matriculación de una embarcación que el número de serie WIN indicado en la Declaración se encuentra atribuido a otra embarcación, se procederá a contactar con la capitanía o distrito correspondiente a fin de verificar la autenticidad de los



FIRMADO

datos de uno y otro registro, solicitando al propietario, si fuera necesario, una fotografía de la zona de popa donde figure troquelado el WIN. Debe comprobarse asimismo si la embarcación cuya matriculación se solicita se encuentra *ya inscrita* según el régimen especial establecido por el artículo 8 del RD 1435/2010, y asegurar una correcta transferencia de datos.

Del certificado de navegabilidad

La fecha que ha de consignarse para la realización del siguiente reconocimiento en los certificados de navegabilidad emitidos en el trámite de **preinscripción** será como máximo de 3 años después de la fecha de expedición. Si la embarcación es de Lista 7ª podrá canjear dicho certificado para ajustar la fecha a lo especificado en el Real Decreto 1434/1999.

Las **embarcaciones con marcado «CE»** (incluidas las que hayan obtenido el marcado «CE» post-construcción) no necesitan ser sometidas a reconocimiento inicial por parte de la Administración española. No obstante, en caso de albergar dudas sobre el estado de una embarcación la capitania marítima puede requerir un reconocimiento de tipo Extraordinario, previsto en el artículo 3.E) del Real Decreto 1434/1999, por parte de una de las entidades colaboradoras de inspección, cuyo objeto ha de ser comprobar que la embarcación mantiene las condiciones que dieron lugar a su Declaración UE de conformidad, tal y como se recoge en la *CT_2020_04_03_Inscripcion-Matriculación Recreo Mercado CE no reciente_rev2*. La fecha de expedición del certificado de navegabilidad será la que determine el inicio del plazo para la realización de los reconocimientos sucesivos a que haya de ser sometida, en su caso.

En el caso de las embarcaciones inscritas de acuerdo al artículo 8 del Real Decreto 1435/2010 que accedan a la matriculación ordinaria se seguirá el calendario de reconocimientos establecido en el momento de la inscripción.

La fecha límite y el tipo de reconocimiento a que hayan de ser sometidas las embarcaciones desde la emisión del certificado de navegabilidad se consignará en la primera casilla reservada a las entidades colaboradoras.

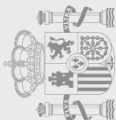
Las embarcaciones de eslora inferior a 6 metros y registradas en la lista 7ª estarán exentas de reconocimientos periódicos, y se consignará en la casilla antes mencionada la frase «SIN CADUCIDAD», según lo establecido en el Artículo 3 del Real Decreto 1434/1999.

Sea cual sea la Lista en la que esté abanderada la embarcación, el **número total de personas a bordo** (pasajeros y tripulantes) **no podrá superar nunca el máximo de personas a bordo de acuerdo a las instrucciones del fabricante**.

El **número máximo de pasajeros** a bordo **tampoco podrá superar doce (12)** ya que un número mayor supondría que la embarcación es de pasaje, quedando explícitamente excluida de la aplicación de este Real Decreto de acuerdo al Artículo 3.

FIRMADO por : NUÑEZ QUINTANILLA, BENITO. A fecha: 07/10/2020 10:40 AM
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Total folios: 16 (9 de 16) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S16BD0004519F451F1BDA34
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





Modificación anexos

Con el fin de evitar las quejas reiteradas por parte del personal de las Capitanías Marítimas y con el fin de evitar retrasos en la tramitación de los expedientes, se ha suprimido el nombre y la matrícula del Certificado de Navegabilidad puesto que son campos que pueden cambiar (menos frecuentemente la matrícula) y se ha tratado de evitar canjes del certificado por este tipo de actuaciones. Se ha dejado como nexo de unión entre los diferentes documentos el NIB.

No obstante, se considera aconsejable consignar en el apartado de observaciones – a falta de otro lugar específico –el indicativo de matrícula por su utilidad en la identificación de la embarcación en el mar.

Se ha procedido a la modificación del Anexo VII que corresponde al certificado de navegabilidad para que refleje las zonas de navegación en el caso de embarcaciones sin marcado «CE».

En el siguiente cuadro, revisado para incluir la Directiva 2013/53/UE, se puede ver un resumen de las referencias de la Declaración UE de Conformidad en función de su año de fabricación

| Embarcaciones con Marcado CE Declaración UE de Conformidad (DUEC) de fecha.... | DUEC referenciada a Directiva ... / RD... |
|---|---|
| 16/06/1998 < DUEC < 01/01/2006 | DIR. 94/25/CE RD 297/1998 |
| 01/01/2006 < DUEC < 18/01/2017 | DIR. 94/25/CE + 2003/44/CE RD 2127/2004 |
| DUEC > 18/01/2017 (INCLUIDO POSTCONSTRUCCIÓN) | DIR. 2013/53/UE RD 98/2016 |

Artículo 10. Documentación requerida para el abanderamiento de las embarcaciones sin marcado CE.

En el siguiente cuadro se puede ver un resumen de la documentación técnica solicitada:

| Marcado «CE» | Situación | Consecuencia |
|--------------|---|---|
| NO | Procedentes de países terceros sin marcado «CE» | Marcado «CE» post-construcción |
| | Procedentes UE con Certificado Inspección de Buques (CIB) anterior al 02/06/1992 (Art. 10.2 a)) | |
| NO (*) | Procedentes UE con Certificado Homologación expedido por la DGMM (Art. 10.2 b)) | Reconocimiento Inicial según art. 3.A RD 1434/1999 |
| | Procedentes UE con Certificado de Construcción por Unidades (CCU) (Art. 10.2 c)) | |
| | Procedentes UE <25 años y <24 m que estén en la base de datos de la DGMM y procedentes de otro Registro de la UE (Art. 10.2 d)) | Reconocimiento Inicial según art. 3.A ampliado con 3.B del RD 1434/1999 |
| | Procedentes UE comercializados antes del 16/06/1998 (Art. 10.2 d)) | Proyecto y Reconocimiento Inicial según art. 3.A RD 1434/1999 |
| | Procedentes UE comercializados después del 16/06/1998 (Art. 10.2 e)) | Marcado «CE» post-construcción |

(*) Estas embarcaciones se pueden someter voluntariamente a un marcado «CE» post-construcción

FIRMADO por : NUÑEZ QUINTANILLA, BENITO. A fecha: 07/10/2020 10:40 AM
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Total folios: 16 (10 de 16) - Código Seguro de Verificación: MF0M02516BD004519F451F1BDA34
Verificable en https://sede.mitm.gob.es





Cuando en el artículo 10.2 se dice “2. *Las embarcaciones existentes procedentes de la Unión Europea que carezcan del marcado CE, podrán registrarse siempre que...*” debe entenderse “procedentes de un registro de la Unión Europea”, pues ello implica estar sometido hasta el momento del cambio de pabellón a un régimen – más o menos estricto – de control e inspección. En ausencia de documentación acreditativa de la embarcación y de su registro de procedencia no se puede aplicar este artículo.

Para la realización del marcado «CE» post-construcción, los usuarios se deben dirigir a alguno de los Organismos Notificados autorizados por la Comisión Europea quedando este procedimiento sujeto a lo establecido en el Artículo 39 del Real Decreto 98/2016. La lista de Organismos Notificados se actualiza periódicamente y está disponible tanto en la intranet de la DGMM como en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Las embarcaciones que obtienen el marcado «CE» post-construcción se convierten automáticamente en embarcaciones con marcado «CE» y, por tanto, se ajustarán a lo establecido en esta Instrucción de Servicio en lo referente a los artículos 8 y 9.

Respecto del "proyecto" citado en el párrafo d) del apartado 2 de esa instrucción de servicio, se considera que éste no es un proyecto de construcción, sino una documentación que demuestra que la embarcación reúne los suficientes requisitos de seguridad (a título de ejemplo éstos requisitos podrían ser: estabilidad segura; capacidad de carga máxima; ventilación de salas de motores, etc.), por lo que no hará falta solicitar otro tipo de documentación técnica. Esos documentos, vendrán firmados por un Ingeniero Naval, Ingeniero Naval y Oceánico o por un Ingeniero Técnico Naval.

Artículo 12. De la inscripción en el Registro de Bienes Muebles.

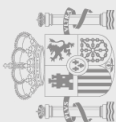
La no exigibilidad de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles para el abanderamiento de las embarcaciones debe entenderse ampliada al resto de los acaecimientos que puedan suceder a estas embarcaciones.

Artículo 14. Actuaciones derivadas de la resolución de abanderamiento.

El propósito del párrafo segundo de este artículo es facilitar la navegación a las embarcaciones cuando no hayan obtenido el LEB por estar en tramitación y sea necesario para navegar por determinadas zonas, para ello se les facilita que al menos, puedan navegar por nuestro mar territorial.

Artículo 17. Renovación o nueva expedición del certificado de registro español- permiso de navegación.

El *certificado de registro español – permiso de navegación* debe ser renovado cada cinco años. La persona que figure como propietario en el Registro de buques deberá solicitar su renovación en el plazo de tres meses antes de la finalización de validez del mismo.



Si la solicitud es presentada dentro de ese plazo, el nuevo *certificado de registro español – permiso de navegación* será expedido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de finalización de la validez del certificado existente.

De solicitarse la renovación con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo *certificado de registro español – permiso de navegación* será expedido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expedición de la renovación.

La superación de la fecha de validez sin haberse renovado el *certificado de registro español – permiso de navegación* implicará su caducidad y la prohibición de realizar navegación alguna.

En lo que se refiere a las transferencias de titularidad, estas deberán ser comunicadas por el vendedor y, potestativamente, por el comprador. Se deberá aportar el documento que justifique la transmisión de la propiedad junto con el comprobante del pago del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, si procede. Dado que este último debe ser aportado por el adquirente de la embarcación, en caso de que la transferencia de titularidad sea instada por el vendedor y que éste carezca del comprobante del pago del impuesto, se actuará como sigue:

1. A la vista del documento que justifique la transferencia de la titularidad de la embarcación, se anotará en la hoja de asiento de la embarcación una anotación provisional del cambio de dominio, indicando que para elevarla a definitiva será necesaria la aportación del justificante del pago del impuesto.
2. Se remitirá escrito al adquirente de la embarcación notificándole que dispone de un plazo de tres meses contados desde la fecha de la transferencia para aportar el comprobante del pago del impuesto y poder elevar así la inscripción de transferencia a definitiva. Asimismo, se indicará en dicho escrito que la no presentación del mencionado documento en el plazo antedicho podrá dar lugar a la incoación del oportuno expediente administrativo sancionador conforme a lo dispuesto en el Título IV del Libro Tercero del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
3. La Tasa de actuaciones administrativas intermedias (tarifa primera) será abonada por el solicitante de la anotación de transferencia.

Disposición transitoria única. Embarcaciones ya abanderadas.

Con ocasión de la publicación de las normas anteriores se cambiaba el modelo de certificado de navegabilidad. La Administración marítima establecía que todas las embarcaciones de recreo debían cambiar el modelo del certificado al último en vigor. Esto suponía una pesada carga para la Administración por el esfuerzo exigido al personal de las Capitanías y Distritos Marítimos y un inconveniente a los ciudadanos que debían canjear su modelo por otro nuevo sin que se hubieran producido otro cambio que el del modelo. El resultado de este esfuerzo era desalentador por el gran número de embarcaciones de recreo de la flota española. Por esta razón, el apartado 3 de la disposición debe interpretarse de manera que al contrario de lo que



se ha hecho anteriormente, no es necesario el canje de los modelos existentes de certificado de navegabilidad (1010, 1212, 1313) por el nuevo modelo (1414) en las embarcaciones ya abanderadas a no ser que sea estrictamente necesario por variaciones que alteren significativamente la información en él contenida: matrícula, eslora, manga, puntal, arqueo, carga máxima, potencia máxima, categoría de diseño o número máximo de personas a bordo. Cualquier cambio de certificado de navegabilidad llevará consigo el cobro de la tasa correspondiente igual que se hacía hasta ahora.

Disposición final primera. Modificaciones del reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.

El objeto de esta Disposición es el de regular algunas normas del Real Decreto 1185/2006, y aclarar determinados conceptos que este Real Decreto no perfilaba de forma muy precisa, dando lugar a diferentes interpretaciones.

A continuación se explican las principales modificaciones realizadas:

1. En primer lugar, se hace una diferenciación entre "buque" y "embarcación" de recreo, definiendo ambos conceptos, de manera que quede perfectamente claro cuáles deben ser las normas que se aplican a cada uno de ellos o a ambos.
2. Otra modificación es la que afecta a los equipos que deben llevar los buques y embarcaciones autorizados para Zonas 4 y 5.

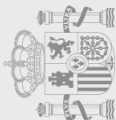
Para ambas zonas se elimina la obligatoriedad de disponer del equipo de VHF con Llamada Selectiva Digital (DSC), siendo únicamente obligatoria la disponibilidad de un equipo de VHF fijo provisto sólo de radiotelefonía (aprobación 50.xxxx) para las embarcaciones de la Zona 4, y de un equipo de VHF fijo provisto solo de radiotelefonía (50.xxxx) o en su lugar un equipo portátil de VHF No-SOLAS (Aprobación 52.xxxx IPX7), en el caso de la Zona 5.

Con esta nueva disposición, se elimina para ellos la exigencia de disponer de la "Licencia de Estación de Barco (LEB)" y del "MMSI".

Debe aclararse que estas son las disposiciones mínimas requeridas para tales embarcaciones. Sin embargo, si sus propietarios lo desean, podrán disponer de equipos superiores, provistos de DSC (aprobaciones 51.xxxx o 54.xxxx) o también de radiobaliza (65.xxxx o 62.xxxx), en cuyo caso, ya tendrán obligación de solicitar el MMSI y disponer de la LEB. En las de Zona 5 se admite también que el equipo portátil de VHF pueda ser del tipo GMDSS (53.xxxx).

La eliminación de la disponibilidad de la función DSC en el equipo de VHF no debe menoscabar la seguridad de las embarcaciones, ya que como es conocido, todos los buques y embarcaciones españolas, así como también las estaciones costeras, deben mantener una escucha permanente en el canal 16 de VHF, de acuerdo a la Resolución de 04/12/2007 de la DGMM.

3. Se modifica el artículo 7 del R.D. 1185/2006, mediante el cual se exigía la disponibilidad de la LEB a todos los buques que dispusieran de equipos transmisores de radiocomunicaciones.





La nueva norma solo exigirá disponer de LEB a las embarcaciones que naveguen por las Zonas 1, 2 y 3, quedando, por tanto, eximidas de la obligación de disponer de dicho documento el resto de embarcaciones.

Sin embargo, y como ya se ha comentado en el punto 2, si estas embarcaciones dispusieran voluntariamente de un equipo de VHF con DSC o una radiobaliza, estarían entonces obligadas a disponer del mencionado documento, así como del MMSI.

Tal como se indica también en esta Instrucción de Servicio, en referencia al artículo 14, a aquellas embarcaciones de Zonas 1, 2 y 3, se les facilitará la autorización para que puedan navegar, al menos, hasta los límites de la Zona 4, en aquellos casos en que por cualquier motivo exista un retraso en la gestión para obtener la LEB o el MMSI. Por tanto, ni la gestión en la asignación del MMSI o de la LEB, deberá paralizar o retrasar los trámites para la inscripción o preinscripción de la embarcación.

4. Otra de las normas que se han cambiado se refiere a las solicitudes de instalación de equipos, obligatorias hasta ahora según el artículo 12 del R.D. 1185/2006.

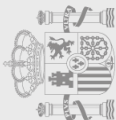
Según la nueva norma, solo las embarcaciones de recreo de eslora superior a 12 e inferior a 24 metros estarán obligadas a **"notificar"** a la Capitanía o Distrito marítimo, la instalación de los equipos que estén obligadas a llevar, y las de eslora igual o inferior a 12 m. **no estarán obligadas** a notificar la instalación de ningún equipo, a no ser que instalen voluntariamente equipos con DSC o radiobaliza. El notificante podrá ser, bien el propietario de la embarcación u otra persona o empresa autorizada por él, o bien la empresa autorizada que haya llevado a cabo la instalación del equipo.

Debe tenerse en cuenta, que el hecho de notificar la instalación de un equipo (mediante el impreso del Anexo IX del R.D. 1435/2010), **CERTIFICA** a la Capitanía o Distrito marítimo que su instalación y/o programación se han llevado a cabo de acuerdo con las normas en vigor, de cuyo cumplimiento son responsables el propietario de la embarcación y/o la empresa instaladora autorizada. La Notificación de instalación será el único documento exigido por la Capitanía o Distrito marítimo a los usuarios, y, por tanto, no será obligatoria la presentación posterior de un Certificado de Idoneidad.

5. Otra de las novedades de este Real Decreto, es que solo se exigirá la intervención de una empresa autorizada, para la instalación de aquellos equipos **que sean obligatorios a bordo de la embarcación**. Para equipos portátiles o respondedores de radar tampoco se exigirá la certificación o instalación de un instalador autorizado.

Las radiobalizas manuales obligatorias en los buques y embarcaciones de la Zona 3, tampoco necesitan ser instaladas a bordo por empresas autorizadas. Sin embargo, estas radiobalizas requerirán ser programadas por una empresa autorizada, y la hoja de registro deberá ser enviada al Área de Radiocomunicaciones de la DGMM.

Para otros equipos cuya instalación sea voluntaria, se recomiendan la notificación de los equipos a la Capitanía o Distrito marítimo que deberá introducir la identificación de los equipos en la aplicación informática, donde quedarán permanentemente registrados.





6. Otro cambio importante afecta a la prueba de la radiobaliza por satélite de COSPAS-SARSAT y al intervalo entre inspecciones. La norma anterior exigía a estos equipos, dos tipos de actuaciones: una inspección anual a bordo y una prueba cuatrienal más completa, efectuada en un Centro oficial de la casa instaladora.

La nueva disposición solo exige que las radiobalizas sean sometidas a inspección **cada cuatro años**, por una empresa autorizada. El tipo de prueba a realizar es el que se indica en el primer apartado del artículo 22.e) del R.D. 1185/2006, es decir, el que antes correspondía a la prueba anual (Chequeo visual, emplazamiento y montaje, identificación, codificación y frecuencia de emisión).

Teniendo en cuenta, no obstante, que la batería debe de ser renovada cada cuatro años y para hacerlo se necesita llevar la radiobaliza a un Centro oficial, lo normal es que la mencionada prueba y otras tales como: revisión de juntas tóricas, estanqueidad, zafa hidrostática, etc., le sean ya realizadas en ese Centro oficial. La empresa autorizada está obligada a remitir el informe de la inspección a la Autoridad marítima, que se encargará de insertar los datos en la aplicación informática (mantenimiento cuatrienal).

El dispositivo de liberación automática (zafa), debe ser sustituido por una empresa autorizada, **cada dos años**.

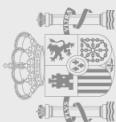
7. La Fuente de Energía de Reserva (Batería), solo será obligatoria para las embarcaciones autorizadas para navegar en Zonas 1, 2 y 3, cuya matriculación se haya hecho efectiva a partir del 01/01/2011. Esta batería deberá tener capacidad suficiente para alimentar los equipos de instalación obligatoria, durante un período de tres horas.

Debe tenerse en cuenta que, por lo general, estas embarcaciones suelen ser de pequeño o mediano tamaño y con características diferenciadas de otros buques, por lo que se recomienda que las disposiciones del artículo 26 del RD 1185/2006, se apliquen según sea práctico y razonable.

8. Se regula también en el artículo 52 del R.D. 1185/2006, la disposición referente a la clase de equipos de radiocomunicaciones y dispositivos de salvamento que deben llevar las embarcaciones de recreo. A este respecto, solo los buques y embarcaciones de recreo autorizados para navegar en zona 1 deben llevar equipos SOLAS, autorizándose de esta manera que los buques y embarcaciones de Zona 2 dispongan de un equipo de VHF de clase D (aprobación 54.xxxx), con lo que se regulariza lo que ya había sido autorizado mediante una Resolución de la DGMM.

Por este mismo motivo, el equipo portátil de VHF que puede ser utilizado en embarcaciones de Zona 2, podrá ser del tipo No-SOLAS (aprobación 52.xxxx IPX7). Sin embargo, la Radiobaliza de 406 MHz automática y el SART (si lo llevan), deberán ser SOLAS.

9. Al objeto de agilizar los procedimientos de inscripción de las embarcaciones de eslora igual o inferior a 12 metros, la DGMM autoriza también a los Distritos marítimos a gestionar la asignación del MMSI, cuando fuere necesario.





FIRMADO

10. Las Capitanías o Distritos marítimos no autorizarán la instalación de ningún equipo que disponga de Llamada Selectiva Digital, si la embarcación no dispone de un MMSI asignado y una instalación apropiada del VHF clase D, que disponga de una antena exterior para el GNSS.

APLICACIÓN

Esta instrucción de servicio anula y sustituye a la Instrucción de Servicio 4/2011.

EL DIRECTOR GENERAL

Benito Núñez Quintanilla.

(Firmado electrónicamente)

FIRMADO por : NUÑEZ QUINTANILLA, BENITO. A fecha: 07/10/2020 10:40 AM

DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Total folios: 16 (16 de 16) - Código Seguro de Verificación: MF0M02516BD004519F451F1BDA34

Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

