

DESPACHO DE EMBARCACIONES DE RECREO DEDICADAS AL CHÁRTER

La importancia de la tramitación telemática



Este mes de julio se cumple el primer año de vida de la *Instrucción de Servicio 10/2019, de 3 de julio*, publicada por la Dirección General de la Marina Mercante con el objetivo de unificar los criterios utilizados por las Capitanías y Distritos Marítimos a la hora de despachar los buques y embarcaciones de recreo dedicados al arrendamiento náutico o chárter. Esta Instrucción desarrolla un sistema de despachos que se tramitan de forma telemática pero que desaparece en la formalización del Rol, ya que es todavía necesario desplazarse a la Capitanía Marítima.

Este artículo es periodístico y si bien está fundado en Derecho el autor declina cualquier responsabilidad por su uso como asesoramiento en casos reales.



León von Ondarza Fuster
Abogado
www.ondarza-abogados.com

Esta Instrucción, y es una opinión, me pareció, *prima facie*, innecesaria pero con el tiempo me he dado cuenta del valor e importancia e incluso de su evidente necesidad si tenemos en cuenta la obligación de las empresas de comunicarse con la Administración por medios electrónicos (Registro Electrónico General de la Administración General) establecida por el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, más aun si cabe, tras la situación creada por el COVID-19 que ha provocado que las comunicaciones por medios electrónicos hayan cobrado un mayor valor tanto de ida como de vuelta, esto es, tanto para la Administración Pública como para los administrados.

En cualquier caso y a punto de celebrar su primer aniversario bueno es que se analice esta Instrucción, se comenten sus extremos más relevantes y se exponga una conclusión acorde con los tiempos actuales fruto de la experiencia de su utilización y la actual vida administrativa desde un punto de vista jurídico-práctico.

De entre los aspectos generales la Instrucción reitera lo que la Ley 39/2015, siguiendo la tradición de las anteriores leyes de procedimiento administrativo, instauró en el artículo 28 como un derecho del ciudadano, el derecho a no presentar aquellos documentos que obren en poder de la Administración actuante o hayan sido elaborados por cualquier otra Administración.



Pero quizás lo que sí es novedoso, y de agradecer, es que subraye y recuerde la idea de que si los documentos están redactados en inglés no es necesario traducirlos. Resalto esta idea por su trascendencia en el despacho de los buques y embarcaciones de recreo de pabellón extranjero y es que en el tráfico marítimo la gran mayoría de los certificados de un buque o embarcación de bandera extranjera están redactados en su propia lengua y además en inglés. Pues bien, la *Instrucción* solamente obliga a presentar los documentos traducidos si están redactados en una lengua que no sea el español, el inglés o la cooficial de

la Comunidad Autónoma, y en cualquier caso no es necesario que sea una traducción jurada como establece el artículo 17 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, salvo que haya razones de orden público y de seguridad pública que justifiquen la exigencia de una traducción jurada, y el despacho de un buque o una embarcación de recreo no parece que sea el caso.

Barcos Lista 6ª y extranjeros

Al tratar el tema del despacho de buques y embarcaciones dedicados al arrendamiento náutico o chárter esta *Instrucción* se aplica exclusivamente a los barcos de la lista sexta y a los extranjeros que se dediquen a la actividad del chárter en cualquiera de sus dos modalidades, con o sin tripulación, y exige que todo barco, independientemente de la modalidad del chárter, disponga de una *Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico* y, si es barco español dedicado al chárter con tripulación o barco de bandera extranjera en cualquiera de las modalidades, solicite además la *Autorización de salida o despacho* de la embarcación propiamente dicho.

Las embarcaciones de recreo que estén inscritas⁽¹⁾ o dispongan del Certificado de Registro-Permiso de Navegación⁽²⁾ no necesitan la autorización de salida o despacho porque la propia documentación del barco (Certificado de Inscripción o Certificado de Registro-Permiso de Navegación) ya sirve de documento que les autoriza a navegar, ya que estos documentos sustituyen al Rol de Despacho y Dotación o a la Licencia de Navegación⁽³⁾.

No obstante, como se ha comentado, SÍ tienen que presentar por la Sede Electrónica la *Declaración responsable*, lo cual me parece innecesario y, además, llevar a bordo el *Informe de la Entidad colaboradora de Inspección (ITB)* cuando en realidad llevando el certificado de navegabilidad o el

(1) El procedimiento de inscripción de las embarcaciones está previsto en el artículo 8 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.

(2) El Certificado de Registro – Permiso de Navegación se creó con el Real Decreto 544/2007 [artículo 2, letra m) «Certificado de registro español-permiso de navegación»: documento integrado, expedido por la Administración marítima española, que acredita la inscripción de la embarcación

en el Registro de matrícula de buques. El permiso de navegación es el documento que sustituye a la licencia de navegación y que deben llevar todas las embarcaciones, de acuerdo con este real decreto. En este documento figurarán las características principales de la embarcación y los datos de su propietario y tendrá el formato que se indica en el anexo I y será exigible para las embarcaciones sin tripulación profesional. Las embarcaciones con tripulación profesional usarán el modelo oficial de Rol que le corresponda 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] derogado después por el vigente Real Decreto 1435/2010.

(3) El artículo 6 de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques que señala que los buques españoles, cuyo tonelaje de registro bruto (TRB) o, en su caso, GT sea igual o superior a 20 toneladas irán provistos de Rol de Despacho y Dotación y los buques españoles, cuyo tonelaje de registro bruto (TRB) o, en su caso, GT sea inferior a 20 toneladas, irán provistos de Licencia de Navegación.

certificado de inscripción renovado ya acreditan el cumplimiento con la normas de seguridad que comprueba la ITB. Esta advertencia me parece superflua y en cierto modo contraria al objetivo de esta Instrucción y al artículo 28 de la Ley 39/2015 antes mencionado.

Si por el contrario se trata de embarcaciones matriculadas con anterioridad a la aparición del Certificado de Registro-Permiso de Navegación y que por tanto mantienen el Rol o a la Licencia de Navegación, deben solicitar por la Sede Electrónica el despacho o autorización de salida.

En el caso de la embarcaciones de bandera extranjera que se dediquen al chárter náutico en cualquiera de sus modalidades deberán todas ellas hacer la Declaración responsable y solicitar la Autorización de salida o despacho.

Dos seguros obligatorios

Un aspecto muy importante de la *Instrucción* es que las embarcaciones de recreo dedicadas al arrendamiento náutico o chárter, de bandera española o extranjera, deben contar con dos seguros. El **seguro obligatorio de responsabilidad civil del Real Decreto 607/1999** y el **seguro de ocupantes**, que no se debe confundir con tener contratado el seguro obligatorio de viajeros sino que lo obligatorio es que este seguro debe prever unas cuantías indemnizatorias para los casos de fallecimiento e invalidez iguales o superiores a las que exige el Real Decreto 1575/1989 que regula el seguro obligatorio de viajeros o SOVI. Estas cuantías mínimas son 36.060,73 € para el caso de fallecimiento y 42.070,85 € para el de invalidez. A fin de facilitar la acreditación de los seguros se recomienda que obtenga de la aseguradora un certificado que confirme que la embarcación asegurada dispone de ambos seguros.

Bandera española o extranjera

La documentación exigida para solicitar y obtener el despacho varía según se trate de bandera española o extranjera. Común para ambos será la declaración responsable; la declaración o licencia de chárter en aquellas Comunidades Autónomas que tengan transferida la competencia en transporte marítimo; registro de la embarcación; la liquidación o la concesión de la exención del impuesto de matriculación (IEDMT) salvo que la Capitanía Marítima pueda comprobarlo por sus propios medios; el contrato de explotación en los casos en los que la explotadora de la embarcación no sea la propietaria y la acreditación de tener ambos seguros. De forma específica las embarcaciones españoles presentarán



el certificado de navegabilidad e informe de la entidad colaboradora, duplicidad innecesaria. Las extranjeras deberán aportar su equivalente certificado de navegabilidad y el informe de la entidad colaboradora que acredite que el barco reúne las condiciones de seguridad y equipamiento de radiocomunicaciones que exige la normativa española.

Para los casos de chárter con tripulación, además de la anterior, se deberá aportar la lista de tripulantes, la documentación que acredite las atribuciones del patrón y resto de los miembros de la tripulación, el contrato o vinculación con el propietario de la embarcación y el alta en el régimen de la seguridad social que corresponda, el Especial del Mar o en el de Autónomos y en el caso de extranjeros se estará a lo que establezca la normativa de la bandera.



Buques de recreo

Por lo que a los buques de recreo se refiere, la Instrucción contempla dos situaciones atendiendo a la particularidad de este tipo de barcos que lo habitual es que se alquilen en diferentes países de nuestro entorno. La primera de ellas es la normal que coincide con las embarcaciones de recreo, solicitar la declaración responsable y el despacho o autorización de salida. La segunda es la de solicitar la inclusión previa en la Base de Datos de Megayates (BDMY). Realizada esta solicitud y estando todo correcto la Capitanía Marítima expide el documento acreditativo de inclusión en la base de datos.

De esta manera cuando el buque de recreo vaya a realizar chárter en España solamente se deberá presentar la solicitud de despacho junto con una declaración del capitán de que no ha variado ninguno

de los documentos que se aportaron al solicitar la inclusión en la Base de Datos de Megayates.

Los documentos a presentar para poder despachar un buque de recreo, sea español o extranjero salvando las particularidades de cada bandera, es el registro, los certificados, el certificado o resolución de tripulación mínima, la declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico, la autorización de chárter de la Comunidad Autónoma si procede, los seguros, la titulación de la tripulación, contratos y altas en la Seguridad Social, sin olvidar que si son barcos extranjeros estarán sujetos a las leyes de su registro.

Los despachos expedidos por la Capitanía Marítima tendrán una validez que varía según el tipo de barco. Si se trata de un barco español que conserva el Rol o Licencia de Navegación o de una embarcación de bandera comunitaria, en ambos casos sin tripulación, se les despachará hasta la fecha de validez de sus certificados, el certificado de navegabilidad en el primer caso, el equivalente de su bandera o el informe de la entidad colaboradora en el segundo. En los casos de chárter con tripulación la validez del despacho será de un año o hasta la validez del certificado correspondiente. Para los barcos de bandera no comunitaria, se expedirán despachos con validez de tres meses prorrogable.

El enrole de la tripulación

Expuesto lo anterior, es el momento de hacer una reflexión. Las embarcaciones de la lista sexta que hacen chárter sin tripulación podrán navegar con los documentos de registro (el Certificado de Inscripción para las embarcaciones inscritas y el Certificado de Registro-Permiso de Navegación en el caso de las matriculadas); las embarcaciones extranjeras sin tripulación obtendrán su despacho; las embarcaciones o buques de recreo de pabellón extranjero con tripulación recibirán su autorización de salida o despacho en el que se consignarán los datos del patrón y demás miembros de la tripulación en los casos en los que hubiera más componentes. Pero si se trata de barcos españoles con tripulación es preciso realizar todavía un trámite más que es el enrole de los miembros de la tripulación.

El enrole se define en la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques como la formalización administrativa del embarque en un buque de los miembros de la tripulación (el desenrole es el desembarque). Este trámite es necesario hacerlo de forma presencial en las dependencia de una Capitanía Marítima o Distrito Marítimo cada vez que se enrola o desenrola un miembro de la tripulación.

¿Por qué hay que seguir enrolando de forma presencial?

La utilidad de la Instrucción en tanto que desarrolla un sistema de despachos que se tramitan de forma telemática desaparece en el momento en el que realizadas las solicitudes es todavía necesario desplazarse a la Capitanía Marítima para formalizar el Rol. Y si de algo ha servido esta Instrucción y la lamentable situación de confinamiento es para darse cuenta de la practicidad del sistema implantado por la Instrucción.

Siendo esto así ¿por qué hay que seguir enrolando de forma presencial? Veamos a continuación una serie de claves extraídas del propio Reglamento sobre Despacho de Buques, de las cuales se puede concluir que este trámite administrativo tan engorroso para administrados y Administración es prescindible.

En el artículo 2 del Reglamento se define el “Despacho” como la comprobación por la Autoridad Marítima de que los buques [y embarcaciones] a los que se les aplica el Reglamento cumplen los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico, y cuentan con las oportunas autorizaciones para poder efectuar las navegaciones y actividades a las que se dedican o pretenden dedicarse. Esto es precisamente el objeto de la Instrucción que se comenta. Pero más adelante define el “Autodespacho” como el despacho que realiza el propio capitán del buque, por tanto, se contempla que el capitán realice anotaciones en el Rol de Despacho y Dotación o a la Licencia de Navegación. Siendo el “Visado” la confirmación o refrendo por la Autoridad Marítima de las anotaciones efectuadas en el Rol por el capitán del buque, refrendo que perfectamente puede hacerse por medios electrónicos y así eliminar el tener que acudir a la Capitanía Marítima.

Como se ha dicho antes el mismo artículo define los “enroles y desenroles” como la formalización administrativa del embarque o desembarque de un miembro de la tripulación en un buque o embarcación.

La **situación** creada por el **COVID-19** ha **provocado** que las **comunicaciones** por **medios electrónicos** hayan cobrado un **mayor valor** tanto para la **Administración Pública** como para los **administrados**.

Enrole telemático

Aquí está el trámite o “formalización” administrativa que se puede eliminar y es que el enrole puede hacerse también por medios electrónicos ya que si el objeto de este trámite es que la Administración Marítima compruebe si ese miembro de la tripulación reúne las condiciones para poder enrolarse en un barco, esa comprobación se puede hacer a la vista de la documentación que se le pueda enviar por medios electrónicos en el caso de no tenerla en su poder (certificado médico y certificado de formación sanitaria) y la que sí obra en su poder como son todas las titulaciones y certificados de especialidad que requieran el tripulante para desempeñar sus funciones a bordo consultando la base de datos de la Marina Mercante.

Si tenemos en cuenta que la Instrucción viene a sustituir la formalización del despacho que se describe en el artículo 24 del Reglamento⁽⁴⁾, lo más lógico es que los enroles y desenroles también se hagan por medios electrónicos. El artículo 36⁽⁵⁾ describe el procedimiento de enrolar o desenrolar a los miembros de la dotación y en él nada impide que se haga del modo que se propone, es decir de forma telemática o por medios electrónicos.

La comprobación de que el tripulante reúne los requisitos necesarios para poder ser enrolado se puede hacer perfectamente de forma telemática como antes se ha indicado.

(4) Artículo 24 . Formalización del despacho. La Capitanía Marítima formalizará el despacho haciendo constar en el Rol de la embarcación el título mínimo que se requiere para el mando de la misma. El despacho y su actualización se harán constar en el Rol o Licencia de Navegación al tiempo que se renuevan los certificados. Asimismo, se hará constar en el Rol el número máximo de personas que podrán embarcarse en dichas embarcaciones de acuerdo con sus correspondientes certificados.

(5) Artículo 36. Formalización de los enroles y desenroles en puerto español. 1. El enrole de cualquier tripulante en un buque español deberá ser autorizado por la Capitanía Marítima, para lo cual comprobará que el tripulante a embarcar reúne los requisitos de titulación, certificados obligatorios,

reconocimiento médico de aptitud y, en su caso, la afiliación a la Seguridad Social y términos de empleo que según el buque y su tipo de navegación corresponda. La autorización de enrole se considera otorgada por el visto bueno de la Autoridad Marítima mediante la firma y sellado de la Libreta Marítima del tripulante a embarcar. Si el tripulante a enrolar es extranjero y no posee Libreta Marítima podrá ser sustituida por la Libreta de Identidad Marítima y en su defecto por el certificado de embarque. Realizado lo anterior, el Capitán del buque anotará en el Rol el nuevo embarque. 2. Los enroles serán autorizados en día y hora hábil. Cuando el enrole se realice en período inhábil, el Capitán del buque podrá anotar los enroles sin el trámite previo de autorización tras comprobar que los tripulantes a embarcar cumplen todos los requisitos obligatorios, debiendo, no obstante, el consignatario

o, si no existiera éste, el representante del buque en dicho puerto entregar a la Autoridad Marítima del mismo, y en el primer día hábil tras la salida del buque a la mar, una Lista de Tripulantes, firmada y sellada por el Capitán del buque. En los casos en que también se produzca el cambio de Capitán, la Lista de Tripulantes será firmada por los Capitanes entrante y saliente. Los enroles realizados por el Capitán, a los que se refiere el párrafo anterior, deberán ser formalizados ante la Autoridad Marítima del primer puerto español a que arribe, en día y hora hábil. La formalización se considerará realizada tras el visto bueno otorgado por la Autoridad Marítima. 3. El desenrole de los miembros de la tripulación será realizado por el Capitán del buque, mediante la oportuna anotación en el Rol, formalizándose el mismo tras el visto bueno otorgado por la Autoridad Marítima.



Una vez efectuada la comprobación la Capitanía Marítima autorizará el enrole o desenrole y para ello en lugar de “la firma y sellado de la Libreta Marítima del tripulante” puede emitir una autorización que envíe telemáticamente al tripulante completa la firma que el capitán haya realizado en la Libreta, y eso siempre y cuando no se valore la posibilidad de eliminar la libreta y sustituirla por un documento electrónico. Efectuada la comprobación y autorizado el enrole, el artículo prevé que el capitán anote en el Rol o Licencia el nevo embarque o desembarque, por tanto la propia norma contempla esta posibilidad.

El mismo artículo prevé que el Capitán haga el enrole o el desenrole en los periodos inhábiles aunque haya que validarlo en el primer día hábil siguiente. Esta validación es un retroceso absoluto contrario al espíritu de la propia *Instrucción* en cualquier caso, pero principalmente en un supuesto muy habitual cuando una embarcación es alquilada por días (day charter) y por ejemplo en un fin de semana sale un día con pa-

trón y el siguiente sin patrón. Esta situación obliga a comunicar a la Capitanía Marítima que el sábado sale la embarcación en alquiler con patrón y el lunes tener que ir en persona para validar el enrole y acto seguido el desenrole.

El artículo 38 del Reglamento establece que la Administración Marítima puede en cualquier momento comprobar los enroles y desenroles, lo cual se puede hacer de forma telemática, de hecho, y con motivo del COVID-19 se ha facilitado esta tarea creando un formulario para comunicar los cambios de tripulación, es decir, se permite precisamente que los enroles y desenroles se realicen por medio telemático. Por ello, si se hace por una situación excepcional, mejor generalizar esta opción, de este modo ambas partes saldrán beneficiadas ya que se evitan trámites presenciales tan molestos que en determinadas fechas provocan una acumulación de

Con los **medios técnicos** a nuestro alcance, independientemente de situaciones de crisis sanitaria o como consecuencia de ella, es importante la **eliminación de trabas administrativas** que **agilicen los procedimientos y trámites** administrativos al tiempo que **no se perjudique** la labor de **control** de la **Administración Marítima**.



personas en las dependencias de la Capitanía Marítima y una pérdida de tiempo innecesaria.

Otro argumento que apoya la eliminación del enrole presencial lo encontramos en el artículo 14 del Reglamento que se titula “Anotaciones del Capitán” y que permite que el capitán anote las entradas y salidas de los puertos, los enroles y desenroles de la tripulación profesional y de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje; o en el artículo 20 que faculta al capitán a hacer el autodespacho cuando se encuentra en puerto extranjero. Si la norma ya prevé esta posibilidad mejor hacer de la excepción una regla general, y el control por parte de la Administración se puede hacer por medios electrónicos.

La desaparición del Rol

Hace ya once años escribí un artículo sobre la teórica desaparición del Rol, es ahora cuando esa idea cobra realmente relevancia ya que de desaparecer el trámite presencial el Rol tal y como lo entendemos en la actualidad, formato papel, podría ser sustituido por un formato electrónico que tanto la Administración Marítima como el capitán del barco tuvieran, pudiendo dar igualmente cumplimiento al contenido del artículo 13 del Reglamento: el Rol estará bajo la custodia y responsabilidad del Capitán del buque y se presentará a las Autoridades Marítimas para el primer despacho del buque, para la actualización de certificados y del cuadro mínimo de la tripulación, cuando lo solicite la Autoridad Marítima para autorizar los enroles y desenroles, para expedir certificaciones de embarco, de días de embarco, de períodos de inactividad para los extornos de primas de seguro, de paralización del buque para la percepción de la prestación por desempleo y demás causas justificadas y en los casos en los que se decreten inmovilizaciones judiciales o administrativas, o exista prohibición para navegar a resultas de embargos judiciales o expedientes sancionadores cuya regulación prevea tal actuación. Nada de lo anterior variaría por ser un Rol en formato electrónico.

La sugerencia de este artículo no es sino prueba de que con los medios técnicos a nuestro alcance, independientemente de situaciones de crisis sanitaria o como consecuencia de ella, es importante la eliminación de trabas administrativas que agilicen los procedimientos y trámites administrativos al tiempo que no se perjudique la labor de control de la Administración Marítima. Y si esta Instrucción es un buen ejemplo de modernización de la práctica administrativa en el ámbito de la náutica de recreo, las consideraciones expuestas relativas al enrole y desenrole de los miembros de las dotaciones también puede servir para lograr ese mismo objetivo de modernización de la Administración Marítima.*

PASIÓN POR

Navegar

Canarias y aeropuertos 5,20 €

SKIPPER

www.skippermar.com · Nº 452 · Julio 2020 · 5 €

MALLORCA

UNA ISLA PARA NAVEGARLA



Bandera Azul, para **100** puertos españoles

Chárter náutico

Vacaciones seguras este verano

Tramitación telemática

Despacho de embarcaciones de alquiler

DISEÑOS

Maritimo M55

X-Yachts X5⁶

Interboat 19

Flyer 7 Spacedeck y Sundeck

EN PORTADA_ Fjord 52 Open