



ASUNTO: NAVEGACION EN AGUAS MARITIMAS ESPAÑOLAS CON ICP HOLANDÉS.			
Nº EXPEDIENTE:			
TIPO DE BUQUE:	PESCA	<input type="checkbox"/>	
	PASAJE	<input type="checkbox"/>	> 24/12 METROS ¹ <input type="checkbox"/>
	CARGA	<input type="checkbox"/>	≤ 24/12 METROS <input checked="" type="checkbox"/>
	RECREO	<input checked="" type="checkbox"/>	
	OTRO	<input type="checkbox"/>	
	N/A	<input type="checkbox"/>	
OTRAS CONSULTAS:			

PALABRAS CLAVE

EMBARCACIONES DE RECREO, MATRICULA, ABANDERAMIENTO, IEDMT, PABELLON UE

REGLAMENTACIÓN APLICABLE

- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.
- Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Impuestos Especiales.
- Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.
- 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.
- International Certificate for Pleasure Craft (Resolución nº 13 de UNECE)
- Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el reglamento de despacho de buques.

CONSULTA

Validez del "ICP holandés" para navegar en aguas marítimas españolas y obligaciones de las personas o entidades residentes en España que tengan sus embarcaciones en pabellones de otro país de la UE.

RESPUESTA

El "ICP holandés", es un Certificado Internacional para Embarcaciones de Recreio de Países Bajos para la navegación en aguas interiores europeas. Cumple con la [Resolución nº 13](#) del [Working Party on Inland Water Transport](#) de [UNECE](#) (Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa) y tiene validez mutuamente reconocida en los países firmantes de dicha resolución, **entre los que no se encuentra España** (ver [documento de ratificaciones](#)).

Detalla el nombre y dirección del propietario de la embarcación y especifica las características básicas de la embarcación (eslora, manga, puntal, motor y potencia, numero de casco, etc.) teniendo una validez de dos años.

¹ 12 m en pasaje, 24 m resto





La administración de Países Bajos tiene encargada la emisión del “ICP holandés”, a varias asociaciones no gubernamentales de deportes náuticos (ver nota 54 del [documento de ratificaciones](#)) del país como lo es la **Watersport Verbond**.

El “ICP holandés” no es por tanto un registro oficial de embarcaciones, ni otorga la nacionalidad o el derecho a enarbolar el pabellón de Países Bajos. El registro oficial de propiedad de ese país es el [Kadaster](#), y la función de abanderamiento depende del [Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua](#) en claro paralelismo con el Registro de Bienes Muebles y el Registro de Buques y Empresas Navieras en España. La regulación holandesa requiere, además, de un representante en el país.

El propio ICP reafirma la conclusión del párrafo anterior cuando dice “FLAG NOT APPLICABLE” y añade:

“This document can not be interpreted as giving Dutch nationality to the craft, nor does it constitute the right to fly the flag of the Kingdom of the Netherlands as defined by article 91 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Consequently the Kingdom of the Netherlands does not accept any of the responsibilities listed in the article 94 of UNCLOS. (Este documento no puede interpretarse en el sentido de otorgar la nacionalidad de Países Bajos a la embarcación, ni constituye el derecho a enarbolar la bandera del Reino de los Países Bajos según lo define el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (CNUDMAR). En consecuencia, el Reino de los Países Bajos no acepta ninguna de las responsabilidades enumeradas en el artículo 94 de CNUDMAR.”)

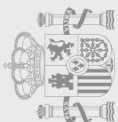
Es importante señalar la no exigencia en el “ICP holandés”, de un equipo específico de seguridad para las embarcaciones (ver nota 54 del [documento de ratificaciones](#)) como podría ser bengalas, radiobaliza, balsas, etc., lo que queda plenamente justificado si se atiende a la navegación pretendida: por canales y ríos. Igualmente, por “navegación en aguas costeras” no debe confundirse con la “navegación en aguas territoriales”; la definición de “aguas costeras” se encuentra en la Directiva marco del Agua 2000/60/CE transpuesta en nuestro ordenamiento en el Real decreto 1/2001, de 20 de junio, por el que se aprueba el **Texto Refundido de la ley de Aguas** (ver [Art. 16.bis](#)) y alcanza una milla desde la costa, mientras que las aguas territoriales alcanzan las doce millas estando definidas en el art. 3 del [Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar](#) (CNUDMAR), tanto la directiva como el CNUDMAR son de obligado cumplimiento en Países Bajos y España.

Respecto a la **posibilidad de abanderamiento o cambio de pabellón a otros de la UE**, de embarcaciones de recreo, propiedad de personas físicas o jurídicas residentes en España, o titulares de establecimientos situados en España, el criterio de la Dirección General de la Marina Mercante es que **no existe inconveniente** para ello a la vista de la [Disposición Adicional Primera](#) de la **Ley 38/1992** de Impuestos Especiales, relativa al Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) y 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, como ya expresó en su oficio de 12 de marzo de 2013.

No obstante, esa posibilidad **no es un instrumento para sortear la normativa española en materia de seguridad marítima** pues, al igual que el impuesto, su aplicación se basa en un criterio de soberanía y residencia que no vulnera el significado y alcance del concepto de pabellón que despliega toda su eficacia en la alta mar, como establece el CNUDMAR, no en las aguas interiores o el mar territorial en las que España es soberana. El criterio es el mismo que se aplica en otros países como Francia, con objeto de evitar lo que allí se llama “dumping de seguridad”.

Antes de final de año se espera la publicación en el Boletín Oficial del Estado, el **Real Decreto por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo**, que deroga la Orden FOM/I 144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, conrainscendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, que incide en lo dicho en el párrafo anterior ampliando explícitamente su ámbito de aplicación a las embarcaciones de recreo extranjeras que naveguen por aguas bajo soberanía española, siempre y cuando sus propietarios tengan una vinculación auténtica con España.

Para el correcto control del cumplimiento de la nueva norma, se prevé que las citadas embarcaciones de pabellón de otro país de la UE requerirán el correspondiente despacho para la zona de navegación que soliciten, según establece el [art. 18](#) de la Ley 14/14, de 24 de julio, de navegación marítima y desarrolla la [Orden de 18 de enero de 2000](#) por la que se aprueba el reglamento de despacho de buques, que será por cinco años con idénticos requisitos de inspección por parte de una ECI al de las embarcaciones de recreo de pabellón español.





En conclusión de todo lo aquí dicho, el “**ICP holandés**” de una embarcación de recreo, **carece de validez como permiso o autorización para navegar por aguas interiores o en el mar territorial español**, no siendo, además, pabellón de Países Bajos. Actualmente nada impide que las personas o entidades residentes en España, propietarios de una embarcación de recreo, la abanderen en otro país de la Unión Europea. A la entrada en vigor del nuevo real decreto tales embarcaciones estarán sometidas a las mismas normas de seguridad marítima que aquellas matriculadas y abanderadas en España.

Recordar por último, que la **Instrucción de Servicio 3/2019**, sobre el re-abanderamiento de embarcaciones de recreo procedentes de la Unión Europea, establece el procedimiento para facilitar el retorno de las embarcaciones de recreo a la matrícula y pabellón español.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

(Firmado electrónicamente)

Benito Núñez Quintanilla

