Muy señores míos,

Mi nombre es XXXXXXXXXXXX, soy ciudadano español con residencia en España con Nif XXXXXXXXX y propietario de una embarcación de recreo abanderada en Belgica con matrícula BXXXXXX.
El motivo de esta comunicación es poner su conocimiento la posibilidad de que se promulgue una Orden Ministerial por parte de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento de España, la cual se pretende aplicar a las embarcaciones de recreo con bandera extranjera propiedad de residentes en España, y cito literalmente un parrafo de la misma:

"  Entre las facetas novedosas de esta Orden, es de ver, de una parte, que su ámbito de aplicación se extiende a las embarcaciones de recreo extranjeras que naveguen por aguas bajo soberanía española, siempre y cuando sus propietarios o patrones tengan vinculación auténtica con España; **con la finalidad de evitar que las embarcaciones de recreo se abanderen en otros Estados de pabellón con requisitos de seguridad y prevención de la contaminación más laxos**, lo que evidentemente supone un menoscabo en la política de la Marina Mercante antes enunciada."

Es por lo tanto aplicable a las embarcaciones abanderadas en Bélgica, a las cuales se pretende aplicar la normativa española en temas de seguridad y sanciones administrativas, a pesar de que no parece viable desde el punto de vista del derecho internacional, además de crear una clara discriminación en función de la residencia del propietario de la embarcación.

Les adjunto el link
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\_...R\_11052018.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/PARTICIPACION_PUBLICA/PO_SPER_11052018.htm)

El motivo de abanderar mi embarcación bajo pabellón belga no es uno, sino que se trata de múltiples razones que intentaré enumerar a continuación:

1) La normativa española está inspirada en la regulación diseñada para buques mercantes, por lo que no se adapta bien a las peculiaridades de la navegación deportiva y recreativa.

2) La normativa española contempla requisitos y procedimientos específicos de homologación de equipos de radiocomunicaciones y seguridad a bordo que encarecen los equipos y, además, impiden que productos de última generación accedan al mercado español debido a dichos requisitos y procedimientos.

3) La normativa española exige que cualquier embarcación de recreo ostente marcado CE independientemente de su año de construcción, salvo que figure en un listado de embarcaciones homologadas aprobado en el año 2000 que es insuficiente y no abarca todas las embarcaciones existentes en el momento de entrada en vigor del marcado CE en 1.998. Por ello, en ocasiones, si un armador adquiere una embarcación anterior a 1.998, se encuentra con que el coste del proyecto de abanderamiento puede superar incluso el valor de la embarcación.

4) La normativa española exige la presencia a bordo de equipos de seguridad y otros requisitos totalmente obsoletos, y limita la capacidad de navegación en función de la presencia o no de dichos equipos a bordo, en lugar de regirse por las categorías de diseño.

5) La legislación española impone la revisión anual y obligatoria de las balsas salvavidas, así como un período de revisión de radiobalizas inferior al señalado y recomendado por los fabricantes. Además, impone la revisión obligatoria de las embarcaciones cada cinco años por entidades privadas autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante, dejando en manos privadas la comprobación del cumplimiento de la normativa por parte de los usuarios.

6) Las sanciones que prevé la normativa española en caso de infracción de la normativa son tan elevadas que, en ocasiones, resultan confiscatorias por ser superiores al valor de mercado de la embarcación, y se rigen por criterios formales en lugar de atender al riesgo o gravedad efectivos de la conducta objeto de sanción.

7) Por otra parte, pongo en su conocimiento que la legislación española exige que un ciudadano residente en España que esté patroneando una embarcación de pabellón extranjero disponga de una licencia conforme a la legislación española, independientemente de la normativa del país de bandera. Ello supone una injerencia en las competencias de las autoridades marítimas de los estados de bandera, además de una violación de la normativa internacional y los tratados suscritos por el Reino de España.

Por ello, y en virtud del principio de libre circulación de bienes y personas en el ámbito de la Unión Europea, decidí abanderar mi embarcación bajo su pabellón, puesto que su legislación me permite equipar mi barco de forma eficaz en materia de seguridad, ahorrando costes en materia de revisiones e inspecciones obligatorias y pudiendo invertir el dinero así ahorrado en adquisición de nuevos equipos y un mejor mantenimiento de los mismos y de mi embarcación.