



## PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

I

Los instrumentos normativos internacionales atribuyen a los Estados un papel primordial en todo lo atinente a la seguridad marítima y prevención de la contaminación de sus buques, que se ha trasladado a las distintas legislaciones internas. Es así como el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, incluye dentro de la competencia atribuida al Estado en materia de marina mercante una serie de atribuciones cuyo ejercicio por el actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana responde a esa finalidad.

De este modo, la Administración marítima española debe llevar a cabo el control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades (artículo 263.c). A ello se suman las atribuciones relativas a la ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción (artículo 263.g).

Por otro lado, con la finalidad de asegurar el respeto a las normas relativas a la dotación de los buques civiles a efectos de seguridad se encuentran las funciones de registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles (artículo 263.i). Finalmente, se atribuye al capitán marítimo la función concreta de 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 despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades (artículo 266.4.a).



El seguimiento del tráfico marítimo y el conocimiento de las circunstancias en las que se desarrolla son factores de importancia capital para la seguridad de la vida humana en el mar, para la seguridad marítima, para la protección del medio ambiente marino y, en definitiva, para la consecución de los objetivos de las políticas de Marina Mercante definidos en la ley.

Tradicionalmente se ha llevado a la práctica el control y seguimiento del tráfico marítimo mediante el establecimiento de regímenes de autorización previa a la salida a la mar de los buques, o de “despacho de buques”. Se trata de una autorización que se concede tras una verificación documental, que se pretende exhaustiva, del cumplimiento de los requisitos de orden laboral y marítimo exigibles, así como de las normas aplicables de los convenios internacionales pertinentes de los cuales el Reino de España es parte, y demás normas europeas y nacionales relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio marino.

Esta actuación incluye una intervención del procedimiento de enroles y desenroles de tripulantes. Con tal fin se creó un documento – el rol de despacho y dotación – que reúne toda la información relevante sobre la tripulación, enroles, desenroles, despachos y certificados del buque, que acreditan el cumplimiento de aquellas normas y requisitos. Actualmente, estas cuestiones están reguladas por la Orden del Ministerio de Fomento de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques, la cual introdujo la posibilidad de “despacho por tiempo” de determinados buques y embarcaciones.

## II

El marco normativo y la práctica en la que se concibió el despacho de buques se ha visto profundamente afectado por los cambios en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea de los últimos 20 años. La necesidad de evitar la repetición de accidentes que pongan en riesgo la seguridad de las personas, la seguridad marítima y la integridad del medio marino ha exigido implantar sistemas de seguimiento y control del tráfico marítimo, que los avances tecnológicos han permitido desarrollar. Así, el capítulo V del anexo al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar introdujo la obligatoriedad de los sistemas de identificación automática (AIS) (Regla 19.2.4), de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) (Regla 19-1), y de sistemas de organización del tráfico marítimo (Regla 10), de servicios de notificación para buques (Regla 11) y de servicios de tráfico marítimo (Regla 12). Estos sistemas permiten un seguimiento y control del tráfico marítimo caracterizado por su eficacia.



Por su parte, la Unión Europea, después de la experiencia de los accidentes que afectaron a los espacios marítimos de varios Estados miembros (como el “Erika” y el “Prestige”), en el año 2002 aprobó la Directiva 2002/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo. La citada Directiva fue traspuesta a nuestro ordenamiento por el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Tanto la directiva como el real decreto han sido objeto de diversas modificaciones.

Se imponen así obligaciones de notificación previas a la entrada de los buques en puertos españoles, medidas de seguimiento de aquellos que naveguen en zonas con sistemas de notificación obligatorios, requisitos sobre el uso del sistema AIS incluso para pesqueros, y del sistema LRIT. Se prevén normas sobre la utilización de los sistemas de organización del tráfico, requisitos estrictos de información y de notificación relativa al transporte de mercancías peligrosas por vía marítima, transmisión de la información relativa a determinados buques considerados como un riesgo potencial o una amenaza para la seguridad marítima, para la vida humana en el mar o para la integridad del medio marino. La implantación de SafeSeaNet ha dotado de eficacia y eficiencia a ese control y seguimiento del tráfico marítimo, basado desde entonces en el intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros.

### III

En la actualidad la implantación general de las tecnologías de la información (TI), con la puesta en servicio de sistemas informáticos tanto en la Administración marítima, como en las empresas navieras y a bordo de los buques, se ha traducido en una simplificación y racionalización de la gestión. Ello permite acceder de manera casi instantánea a toda la información requerida en cualquier trámite. De esta manera, hoy el funcionario responsable del despacho de buques tiene acceso inmediato a toda la información que requiere: validez y caducidad de los certificados reglamentarios, notas sobre deficiencias que deben ser reparadas antes de que un buque se haga a la mar, alertas relacionadas con el buque, lista de tripulantes, así como sus titulaciones y certificados de especialidad, entre otros.

Junto a lo anterior, se ha de tener en cuenta que los buques están sujetos a exhaustivos procedimientos de inspección por parte del Estado de bandera o del Estado rector del puerto, que vacían de contenido otras actuaciones tradicionalmente llevadas a cabo por las Administraciones marítimas.



Ante esta nueva realidad es necesario actualizar la normativa sobre esta materia. Hoy carece de sentido mantener el rol de despacho y dotación en su formato actual y procede simplificar drásticamente su contenido, en consonancia con lo exigido por el artículo 81 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Con ello se pretende implementar un cambio en la gestión, que permita un aprovechamiento efectivo de los medios de seguimiento y control hoy disponibles, que se plasma en este nuevo reglamento. El principio en que se inspira este reglamento es la simplificación y armonización de los procedimientos, a partir del impulso a su tramitación electrónico y al empleo de las nuevas tecnologías.

De esta manera, este importante ámbito de la marina mercante se adapta a los requerimientos de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Es por ello que el establecimiento de un régimen simplificado de despacho se hace en base al mecanismo de la declaración responsable regulada en el artículo 69 de esa misma ley.

También es un reglamento que nace con la vocación de incorporar a su contenido cuestiones que en el futuro deban regularse y estén relacionadas con esta materia. Ello supone que este reglamento se aprueba con el propósito de incorporar, con posterioridad a su aprobación, nuevos capítulos en atención a las necesidades relacionadas con la navegación marítima y que requieran una regulación. Este planteamiento responde a la pretensión de evitar la proliferación de reales decretos, cuyo contenido tiende a dispersarse y descoordinarse. De esta forma, a medio plazo, la regulación a nivel reglamentario de las materias propias de la marina mercante y la navegación marítima se deberían concentrar en un pequeño número de reglamentos.

#### IV

El nuevo reglamento regula el despacho de buques a partir del marco normativo que se contiene en la Ley de Navegación Marítima. Así, en su artículo 18 se establece un sistema de autorización previa, denominado despacho, para que un buque pueda hacerse a la mar y que exige que la regularidad de su documentación y certificados.

Este reglamento desarrolla las tres figuras que se enumeran en ese precepto legal. En primer lugar, lo que podría denominarse el sistema de despacho ordinario, que requiera esa autorización expresa de la Capitanía Marítima. En segundo lugar, el autodespacho que efectuaría el propio capitán del buque cuando por circunstancias excepcionales la Capitanía Marítima no pueda otorgar la correspondiente autorización. En tercer lugar, un régimen simplificado que se basa en la declaración responsable del



interesado y que se prevé en los supuestos que encajan en lo que dispone el artículo 18.4 de la Ley de Navegación Marítima. Esto es, buques y embarcaciones de recreo, buques dedicados exclusivamente a la navegación en aguas interiores marítimas y aquellos otros que realizan trayectos cortos y de elevada rotación.

En lo relativo a las embarcaciones de recreo, la nueva regulación deroga la Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo, que había quedado vacía de contenido tras la introducción de la declaración responsable para el inicio de la actividad de arrendamiento náutico por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. La obligación de solicitud de despacho queda limitada a buques y embarcaciones que realicen una actividad comercial o dispongan de tripulación profesional que en la mayoría de los casos podrán acogerse al ya citado despacho simplificado. Con ello podrán iniciar la actividad a partir del momento de la presentación de la documentación prevista en esta norma. La autorización expresa de despacho a buques y embarcaciones de recreo se reserva a aquellas sobre las que no se disponga de información suficiente o para situaciones específicas puntuales, como sería el cambio temporal de uso privado a comercial por un plazo determinado, o el despacho puntual para un viaje o actividad distinta a la concedida, siempre que la categoría de diseño de la embarcación lo permita, que tendrán un tratamiento diferenciado.

En otro orden de cosas, el artículo 159 de la Ley de Navegación Marítima establece que el embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá realizarse con intervención de la Administración marítima, y que se plasmará en el rol de despacho y dotación, que regula el artículo 81 de la misma ley, y en las libretas marítimas.

Se trata de una regulación que requiere de desarrollo reglamentario para concretar esa intervención administrativa mediante la cual se asegure el cumplimiento de las obligaciones que corresponden a los armadores y navieros, de acuerdo también con lo que establecen los artículos 167 y 168 de la Ley de Navegación Marítima. Lo mismo cabe afirmar en relación con la condición de autoridad pública que se atribuye el capitán, reconocida en el artículo 176 de la Ley de Navegación Marítima, que le faculta para emitir todas aquellas certificaciones relativas al embarque y desembarque de tripulantes que requieran aquellas administraciones con interés en esta materia.

El sentido de esta regulación es el mismo que quiso el legislador, que es el de asegurar la eficacia y agilidad de estas actuaciones de las que depende en gran medida la seguridad de la navegación.



## V

Por otra parte, este reglamento establece el régimen de autorización y de estancia de buques en los espacios marítimos españoles.

El artículo 266.4.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye a los capitanes marítimos la función autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas españolas. Se trata de una previsión conforme con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982) que consagra el derecho de paso inocente por el mar territorial (artículo 17 y siguientes), así como la facultad del Estado ribereño de dictar normas reglamentarias relativas al mismo (artículo 21).

Esta posibilidad se contempla también en el artículo 38 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Con ello se consagra un régimen de libertad de navegación que también está sometido a controles y límites que se justifican por la necesidad de asegurar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino. Sin embargo, hasta ahora no existía ninguna regulación que concretara en qué forma se lleva a cabo esa autorización o prohibición de entrada y salida de los espacios marítimos españoles para los buques.

Este reglamento contiene el desarrollo de ese régimen de autorización previa de entrada de buques en aguas marítimas españolas, bien para navegar en régimen de paso inocente por las mismas o bien con el fin de realizar escalas en puertos o terminales situados en nuestro territorio. Esta regulación se justifica por la formulación abierta y necesitada de concreción del artículo 266.4.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Se ha optado en la norma por la fórmula de la autorización expresa solo de forma tasada, para determinadas categorías de buques que presentan especiales particularidades o dificultades. Para el resto de buques se considera razonable la previsión de un mecanismo de autorización tácita.

## VI

El reglamento de ordenación de la navegación marítima también incorpora las llamadas medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas. Se trata de una regulación contenida hasta ahora en el Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo, sobre medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas y que se ha considerado conveniente reunir en esta norma. A su vez, esa disposición transpuso al derecho español la Directiva 2005/35/CE, del Parlamento



Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones.

La finalidad de estas normas es poner a disposición de la Administración marítima normas que permitan disuadir a los buques de la realización de descargas contaminantes. En tales casos, la Administración marítima podrá adoptar las medidas que prevé nuestra legislación, como es la detención de buque y la iniciación de un procedimiento sancionador, si procede. Asimismo, se actuará en coordinación con las Administraciones de otros países afectados.

## VII

Como novedad se contiene en el reglamento el régimen de las denominadas operaciones fuera de límites, en alusión a determinados servicios comerciales que, por la pequeña entidad de cada uno de ellos, se prestan a los buques fuera de las aguas del dominio público portuario. Esta regulación se enmarca dentro del artículo 21.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que exige la autorización expresa de la Administración Marítima para detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor o, dándose determinadas circunstancias, cuando se trate de buques y embarcaciones de recreo.

Estas operaciones vienen experimentando, durante los últimos años, un notable incremento, lo que también favorece los intereses de la comunidad marítima en general y representa una importante contribución a su economía. Al mismo tiempo, estas actividades no suponen perjuicio para los puertos, habida cuenta de que, dado el limitado valor representado por cada uno de estos servicios, individualmente considerados, carecería de interés para los armadores el solicitarlos a las empresas prestadoras locales si, para recibirlos, sus buques se vieran obligados a hacer escala en las zonas de servicio de los puertos.

Por otra parte, estas actividades, pese a constituir una práctica ya notoriamente arraigada, no estaban hasta ahora bajo el amparo de una regulación que establezca las condiciones generales en que deban llevarse a cabo para garantizar la seguridad marítima, la ordenación del tráfico marítimo y la protección del medio marino. Se pone fin ahora a este vacío normativo con la finalidad también de superar la situación de inseguridad jurídica que afecta a todos los operadores, tanto públicos como privados, del sector de marina mercante y otros afines que en aquéllas participan, intervienen o las controlan.



En ese sentido, el artículo 266.4.b) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante otorga al capitán marítimo la facultad de autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos. El artículo 307.3.d) del mismo texto legal tipifica, entre otras conductas, como infracción grave, contra la ordenación del tráfico marítimo, la realización sin la debida autorización de actividades comerciales en aguas interiores o mar territorial.

Se trata de superar las dudas acerca de si determinada operación fuera de límites es viable, está autorizada o, incluso, pudiera considerarse perjudicial el paso por el mar territorial cuando se efectúa dentro del mismo. Se establecen así las normas generales para estas operaciones que permitan después a los capitanes marítimos autorizar esas operaciones y señalar las instrucciones precisas dentro de su ámbito geográfico.

Unas operaciones en las que participarán también los Centros de Coordinación de Salvamento y los consignatarios de buques. Se trata así de que las operaciones fuera de límites se realicen en condiciones de plena certidumbre jurídica y máxima salvaguarda de la seguridad marítima, de un tráfico marítimo ordenado, así como de los recursos naturales y ambientales de las zonas afectadas.

## VIII

Asimismo, se regulan las situaciones de fondeo de buques en caso de avería o fuerza mayor, así como de buques que transportes sustancias especialmente nocivas para el medio ambiente marino, como son los buques tanque o petroleros y los quimiqueros.

Se aclaran también aquí situaciones especiales de la navegación, hasta ahora contenidas en normas dispersas. Es el caso del tránsito en las zonas de servicio de los puertos comerciales, situación para la cual el artículo 1.b) del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972, permite aplicar reglas especiales que deberán coincidir en todo lo posible con el resto del convenio.

## VIII

Las disposiciones finales de este real decreto incluyen la modificación de dos normas reglamentarias relacionadas con este nuevo reglamento.





La primera consiste en la reforma del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Con ella se sustituyen las referencias al rol provisional, figura no prevista en el nuevo reglamento, por la inscripción provisional en el registro de buques.

La segunda es la modificación del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo. Tras una década aplicando esta disposición, la cual ha tenido un indudable éxito entre los profesionales del sector, se han detectado algunas cuestiones de índole práctica que requieren una revisión, especialmente en este momento en que se regula un nuevo régimen de despacho de buques y embarcaciones. La reforma conlleva una mejora de la seguridad marítima y también de la vigilancia del mercado, sin olvidar cuestiones que deben actualizarse a los cambios en la legislación de procedimiento administrativo de las Administraciones Públicas.

## VIII

En definitiva, con esta regulación se pretende dar un paso adelante en la mejora de los procedimientos de autorización y prohibición de entrada y salida de buques de los espacios marítimos españoles, así como del despacho de buques.

Este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Estos principios son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. Este real decreto persigue un interés general al dar cumplimiento a los mandatos tanto del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante como de la Ley de Navegación Marítima.

La reunión en una única norma de regulaciones dispersas también contribuye a reforzar la seguridad jurídica y el mejor conocimiento de las normas aplicables, con lo cual la transparencia y la eficiencia también se ven reforzadas.

La norma es respetuosa con el ordenamiento jurídico nacional e internacional, siendo las cargas administrativas que se introducen las mínimas e indispensables para la adecuada consecución de sus fines. Igualmente, en cumplimiento del principio de transparencia, durante su procedimiento de elaboración se ha favorecido la participación activa de los potenciales destinatarios de la norma.



Se destaca también que este real decreto y el reglamento que contiene han sido redactados y estructurados siguiendo principios de lenguaje jurídico claro, con la finalidad de facilitar su comprensión por el conjunto de los ciudadanos.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, este real decreto se dicta de acuerdo con la competencia exclusiva que ostenta el Estado en materia de marina mercante y abanderamiento de buques. De igual forma, la norma da cumplimiento de lo establecido en los artículos 263.c) y 266.4.a) y b) y la disposición final segunda del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en los artículos 18, 21.1, 81 y 159 y la disposición final novena de la Ley de Navegación Marítima.

En virtud de lo expuesto, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día,

## DISPONGO

### Artículo único. *Aprobación del Reglamento de ordenación de la navegación marítima*

Se aprueba el Reglamento de ordenación de la navegación marítima, cuyo texto figura en el Anexo de este Real Decreto.

### Disposición transitoria única. *Buques despachados*

1. Los buques y embarcaciones despachados antes de la entrada en vigor del Reglamento de ordenación de la navegación marítima comenzarán a cumplir las obligaciones establecidas en este al finalizar el viaje en el puerto de destino.

2. Los buques y embarcaciones despachados por tiempo comenzarán a cumplir las obligaciones establecidas en el Reglamento de ordenación de la navegación marítima una vez vencido el plazo previsto en la resolución de despacho.

### Disposición derogatoria única. *Derogación normativa*

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:



a) La Orden de 2 de julio de 1964 por la que se señalan zonas para bañistas en playas, calas y puertos de la costa, así como para el empleo de embarcaciones deportivas o de recreo.

b) La Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo.

c) La Orden de 26 de enero de 1988 por la que se regula el embarque en los buques de personal ajeno a la tripulación y al pasaje.

d) Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.

e) La Orden de 18 de enero de 1990 por la que se determina la identificación que deben llevar las embarcaciones especiales de alta velocidad.

f) La Orden de 17 de abril de 1991, por la que se regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española.

g) La Orden de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

h) El Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo, sobre medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas.

i) Cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo*

Uno. Se da nueva redacción a la letra e) del artículo 4.1:

«e) En la Lista Quinta, se registrarán los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos comerciales, radas y bahías»

Dos. El párrafo tercero del artículo 43 queda redactado como sigue:

«De esta acta, se entregarán dos ejemplares al armador, uno de los cuales se adjuntará a la oportuna instancia, que elevará al jefe del Distrito Marítimo o capitán



marítimo del lugar donde se hayan efectuado las pruebas, solicitando la inscripción provisional para el inmediato despacho del buque.»

Tres. La rúbrica de la sección 4.<sup>a</sup> del capítulo III pasa a ser la siguiente:

«Sección 4.<sup>a</sup> Inscripción provisional»

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 44:

«Una vez realizadas las pruebas oficiales con resultado satisfactorio, el titular solicitará la inscripción provisional, acompañando el título de propiedad.

Caso de que la empresa armadora no figure en el Registro de Empresas navieras del que se trata en el capítulo primero de este real decreto deberá presentar una certificación literal de la inscripción en el Registro Mercantil. Cuando se trate de una persona física bastará que acredite su nacionalidad española o de cualquier otro país de la Unión Europea.»

Cinco. Se da nueva redacción al artículo 45:

«La inscripción provisional tendrá validez por tres meses sucesivos, por campaña pesquera o viaje redondo, según los casos.

En ella se hará constar la Lista a que pertenezca el buque y el folio que le corresponda, que se reservará para su matrícula definitiva, la cual habrá de realizarse en el plazo autorizado.»

Seis. Se deroga el artículo 46.

Siete. Se da nueva redacción al artículo 47:

«Si por causa justificada fuese rebasado el plazo de validez de la inscripción provisional, podrá prorrogarse esta por la Dirección General de la Marina Mercante, a solicitud del armador, a través del Distrito o Capitanía Marítima respectiva, razonando la petición. Caso de habersele entregado la copia del asiento definitivo, deberá presentar certificación del asiento de presentación o, en su caso, de la inscripción en el Registro Mercantil.»

Ocho. Se modifica la rúbrica de la sección 5.<sup>a</sup> del capítulo III



«Sección 5.<sup>a</sup> Inscripción definitiva. Entrega de patente de Navegación»

Nueve. Se modifica el primer párrafo del artículo 48:

«En el plazo máximo de dos meses desde que el buque fue inscrito provisionalmente, el titular del mismo vendrá obligado a presentar en el Registro de Matrícula Provisional de Buques la solicitud de matrícula definitiva en el mismo o en otro Registro, acompañando los documentos siguientes.»

Diez. Se da nueva redacción al párrafo primero del apartado 2 del artículo 49:

«2. Prevenir de oficio al titular para que presente, antes de terminar la validez de la inscripción provisional, un certificado del Registro Mercantil en que se acredite la inscripción del buque en el mismo, con expresión de la cargas o trabas que pesen sobre él.»

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo*

Uno. El artículo 4 pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 4. *Presentación de las solicitudes.*

Las solicitudes dirigidas a la Dirección General de la Marina Mercante se presentarán por medios electrónicos de acuerdo con lo establecido en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.»

Dos. Se da nueva redacción al artículo 5:

«Artículo 5. *Tramitación y resolución.*

1. El procedimiento de otorgamiento de los permisos temporales de navegación se tramitará y resolverá por la Dirección General de la Marina Mercante en el plazo de 15 días desde su entrada en el registro de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o en el Registro Electrónico General (REG-AGE).



2. En el caso de que la resolución fuera favorable, se expedirá el correspondiente permiso, conforme al modelo que figura como anexo II de este real decreto, en el que se hará constar el plazo de validez del permiso concedido, que en ningún caso podrá ser superior a los seis meses.

3. Si trascurrido el plazo a que se refiere el apartado primero de este artículo no hubiese recaído resolución expresa, la solicitud se entenderá denegada.»

Tres. El apartado 3 del artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

«3. En los supuestos previstos en el apartado 1 del artículo 1, el número máximo de personas a bordo que se podrá autorizar no superará al estipulado en la declaración escrita de conformidad o, en su caso, en la documentación técnica de la embarcación, debiendo existir equipo de seguridad y salvamento para todas las personas a bordo, que deberán ser potenciales adquirentes de la embarcación o personal perteneciente a la empresa responsable de la misma.

En ningún caso, los permisos a los que se refiere el apartado 1 del artículo 1 habilitarán para la realización de actividades de exhibición en periodos nocturnos, con tiempo que no sea estable o alejándose más de cinco millas del puerto base ni de dos de la línea de costa».

Cuatro. El artículo 10 pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 10. *Prórrogas de los permisos.*

1. Los permisos temporales de navegación regulados por este real decreto podrán ser prorrogados por el Director General de la Marina Mercante a petición de las empresas interesadas. La prórroga se concederá por periodos iguales a los que fueron otorgados, siempre que se mantengan las condiciones y elementos de seguridad de la embarcación y de personal exigidos, así como la vigencia del seguro de responsabilidad civil regulado en el artículo siguiente.

Para una misma embarcación podrán solicitarse permisos temporales de navegación o prórrogas sucesivas que no podrán extenderse más de cinco años a contar desde la fecha de emisión del primer permiso temporal.

2. Transcurridos dos años y medio desde la fecha de emisión del primer permiso temporal de navegación, la embarcación deberá superar un reconocimiento de tipo extraordinario con el alcance de los reconocimientos periódicos definidos en el artículo



3.B del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.

3. La petición de la prórroga deberá realizarse conforme al formulario que figura en el anexo I de este real decreto, se dirigirá al Director General de la Marina Mercante y se presentará en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o a través del Registro Electrónico General (REG-AGE), disponible en el Punto de Acceso General electrónico (PAGe).

4. La resolución por la que se conceda la prórroga se notificará mediante certificado dirigido al interesado conforme al formato establecido en el anexo III. Esta resolución deberá recaer y notificarse en un plazo máximo de 15 días desde que la solicitud hubiera tenido entrada en el registro de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o en el Registro Electrónico General (REG-AGE).

5. Transcurrido el plazo a que se hace referencia en el apartado anterior sin que recayera resolución, los permisos temporales se prorrogarán automáticamente por periodos iguales y sucesivos a los fijados en la resolución por la que se otorgó el permiso inicial.

6. Contra las resoluciones del Director General otorgando o denegando las prórrogas de los permisos temporales, se podrá interponer el recurso regulado en el artículo 6.»

Cinco. Se actualiza el modelo de solicitud recogido en el anexo I, que pasa a ser el siguiente.

## ANEXO I

### SOLICITUD DE PERMISO TEMPORAL DE NAVEGACIÓN PARA EMBARCACIONES DE RECREO

OTORGAMIENTO       PRÓRROGA (Nota 1 y 2)       CANCELACIÓN (Nota 2)

**Nota 1:** De conformidad con el artículo 10.3 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, la solicitud de prórroga de permiso temporal para la navegación debe realizarse al menos quince días antes de que caduque el Permiso Temporal que se pretende prorrogar.

**Nota 2:** La solicitud de prórroga y de cancelación debe realizarla la misma empresa que solicitó, y a la que se le otorgó, el permiso temporal.



Datos del solicitante	Apellidos y nombre:		DNI/NIF/Pasaporte:			
	Nacionalidad:		Denominación de la empresa:			
	Vía Pública:		Número:	Escalera:	Piso:	Puerta:
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:		País:	
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email:			
Datos para notificaciones	Email a efectos de notificación por vía electrónica:					

**NOTA:** Según lo establecido en la Ley 39/2015, las personas o sujetos identificados en su artículo 14.2 están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo.

Datos de la embarcación	<b>Datos a cumplimentar para el OTORGAMIENTO del Permiso Temporal de Navegación</b>				
	Tipo embarcación:	Marca:	Modelo:	CIN o Nº de serie:	Eslora:
	Manga:	Material casco:		Nº máximo de personas:	Categoría de diseño:
Datos del motor	Marca:		Modelo:		
	Nº de serie:		Potencia (kW):	Combustible:	
Motivo	El permiso temporal se solicita para:			Zona de navegación solicitada:	

Datos de la embarcación	<b>Datos a cumplimentar para la PRÓRROGA / CANCELACIÓN del Permiso Temporal de Navegación</b>		
	CIN de la embarcación:	Fecha de otorgamiento del permiso temporal inicial:	Zona de navegación autorizada:
	Nombre de la empresa solicitante de la embarcación:		Número de tripulantes:

Documentación genérica	<b>Documentación a aportar conforme a los artículos 3 y 11 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, (Marque con una X la documentación que se acompañe)</b>	
	Según el artículo 28 Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, se entiende otorgado el consentimiento para la consulta de sus datos del DNI. En caso contrario, en el que NO otorgue el consentimiento para la consulta, marque la siguiente casilla: Me opongo a que se consulten los datos antes mencionados por lo que aportó los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud.	
	<input type="checkbox"/>	Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor).
	<input type="checkbox"/>	Otra documentación, especificar cuál:
Documentación específica	<b>Documentación a aportar para el OTORGAMIENTO conforme al artículo 3 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo (Marque con una X la documentación que se acompañe)</b>	
	<input type="checkbox"/>	Copia de la declaración de conformidad de la embarcación
	<input type="checkbox"/>	Cálculos que demuestren la categoría de diseño, la estabilidad y francobordo de la embarcación (En caso de prototipo que no disponga de marcado CE).
	<input type="checkbox"/>	Copia de la declaración escrita de conformidad de los motores
	<input type="checkbox"/>	Declaración responsable de la empresa solicitante, referente a que las embarcaciones disponen a bordo del material especificado en el artículo 3 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo.
<input type="checkbox"/>	Copia del certificado de adeudo aduanero o del DUA o certificado de la empresa importadora del cumplimiento de los trámites aduaneros. (Para embarcaciones fabricadas y provenientes de países terceros).	

**NOTA:** En el caso de que alguno de los documentos a aportar sea muy voluminoso, superando los 10MB, éste se subirá a través de la plataforma del Ministerio. Para ello, especifique a continuación el nombre del archivo en cuestión y la dirección de correo para la que solicita autorización de acceso. Recibirá un enlace para poder subir el citado documento.

Dirección de correo:

Nombre del archivo/archivos:

**Nota:** En caso de utilizar la plataforma del Ministerio, el plazo computará a partir de que se le dé entrada en el Organismo a dicho archivo/s.

Declara	<p>El abajo firmante DECLARA que todos los datos aportados son ciertos.</p> <p>En el caso de solicitar la prórroga del Permiso Temporal de Navegación, DECLARA igualmente que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>las condiciones de seguridad de la embarcación se corresponden con las exigidas en el momento del otorgamiento del permiso temporal inicial para la navegación de la embarcación.</li> <li>Se encuentra vigente el seguro de responsabilidad civil de cobertura de la embarcación que exige el artículo 11 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo.</li> </ul>
Expone:	Que como _____ de embarcaciones de recreo, solicita, al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, del permiso temporal de navegación para la embarcación previamente indicada.





En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_  
Fdo.: El solicitante

DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Cuatro. Se suprime el anexo III y el anexo IV pasa a ser el anexo III

Disposición final tercera. *Título competencial*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia que corresponde al Estado en materia de marina mercante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución Española.

Disposición final cuarta. *Incorporación de derecho de la Unión Europea*

Mediante este real decreto se incorpora parcialmente al derecho español la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones.

Disposición final quinta. *Habilitación normativa*

Se autoriza a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y aplicación del Reglamento de ordenación de la navegación marítima, aprobado por este real decreto.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor*

Este Real Decreto entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.



## ANEXO

# REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Objeto*

Este reglamento tiene por objeto la regulación:

- a) Del despacho de buques.
- b) Del rol de despacho y dotación
- c) De la autorización o prohibición de entrada y estancia de buques y embarcaciones en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- d) De las operaciones fuera de límites.
- e) De las medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas.
- f) Del fondeo y la navegación.

#### Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

1. Este reglamento será de aplicación tanto a los buques y embarcaciones civiles abanderados en España como a los extranjeros cuando naveguen en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. Este reglamento no será de aplicación a:

- a) Los buques de guerra, así como los demás buques y embarcaciones de Estado afectos al servicio de la Defensa Nacional.
- b) Los buques y embarcaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.



c) Los buques y embarcaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera.

d) Las embarcaciones de recreo utilizadas para uso privado y sin tripulación profesional, que estarán exentas de despacho al igual que las propulsadas a remo, las motos náuticas y los artefactos flotantes de recreo.

e) Los buques y embarcaciones de carácter histórico sin tripulación profesional.

### Artículo 3. *Órganos competentes*

1. Los jefes de Distrito Marítimo serán competentes para la gestión del despacho de buques y del enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes de buques y embarcaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2.b) y c) del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. En los supuestos de que se trate de una Capitanía Marítima en la que no haya Distritos Marítimos, la gestión del despacho y del enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes será desempeñada por el capitán marítimo.

2. Los capitanes marítimos serán competentes para conceder la autorización o prohibición de entrada y estancia de buques en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

### Artículo 4. *Verificación documental y gestión de la información*

1. La Administración marítima dispondrá de las herramientas de gestión automática de la información suministrada por los capitanes, patrones, consignatarios o representantes de los armadores o empresas navieras, relacionada con este reglamento, que permitan generar todas las alertas precisas para su seguimiento.

En concreto, se atenderá a través de este sistema informático:

a) la caducidad de certificados de buques y embarcaciones;

b) la caducidad de notas sobre deficiencias; los buques rechazados conforme al Memorándum de París;

c) los buques tanque de casco sencillo;

d) los buques que hayan sufrido incidentes o accidentes que puedan afectar a la seguridad y a la integridad del medio marino;



- e) la validez de las titulaciones y certificaciones reglamentarias de los tripulantes;
- f) el cumplimiento de los requisitos de tripulación mínima de seguridad; y
- g) otras que puedan derivarse del cumplimiento de la normativa vigente.

2. Para la consecución de sus fines, las Administraciones marítima y portuaria interconectarán sus bases de datos conforme a los protocolos que a tal efecto se desarrollen. Mediante la celebración del convenio correspondiente, se facilitará el acceso a la información que resulte necesaria para el cumplimiento de las competencias atribuidas a otros órganos administrativos u organismos públicos, dentro del marco de la normativa de protección de datos personales.

#### Artículo 5. *Infracciones administrativas*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina civil las acciones u omisiones contra lo preceptuado en este reglamento, tipificadas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. Las citadas infracciones administrativas se clasifican en leves, graves y muy graves, conforme a lo previsto en el artículo 305.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

#### Artículo 6. *Infracciones leves*

1. De conformidad con el artículo 306.4.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituye infracción administrativa leve contra la ordenación del tráfico marítimo la falta de presentación por parte del capitán o de quien le represente, de la documentación exigida en virtud de las prescripciones del presente reglamento.

2. De conformidad con el artículo 306.4.d) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituye infracción administrativa leve contra la ordenación del tráfico marítimo el incumplimiento del deber de facilitar la información que debe ser suministrada a las autoridades marítimas en virtud de lo dispuesto en este reglamento, por propia iniciativa o a requerimiento de aquellas, o hacerlo de manera incorrecta o deficiente.



#### Artículo 7. *Infracciones graves*

1. De conformidad con el artículo 307.3.g) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el incumplimiento de las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares, incluida la carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria de que haya de ir provisto el buque a esos efectos, constituye infracción administrativa grave contra la ordenación del tráfico marítimo.

3. De conformidad con el artículo 307.3.h) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el embarque sin libreta de identificación marítima u otro documento de identificación de la gente de mar válido, de acuerdo con las disposiciones de este reglamento, constituye infracción administrativa grave contra la ordenación del tráfico marítimo.

#### Artículo 8. *Infracciones muy graves*

1. De conformidad con el artículo 308.3.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refiere ese artículo, en relación con las previsiones de este reglamento, constituye infracción administrativa muy grave contra la ordenación del tráfico marítimo.

2. De conformidad con el artículo 308.3.e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Administración marítima, en virtud de las disposiciones del presente reglamento, constituye infracción administrativa muy grave contra la ordenación del tráfico marítimo.

### CAPÍTULO II

#### **Régimen aplicable al despacho de buques**

#### Artículo 9. *Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones*

1. Para hacerse a la mar o emprender la navegación, los buques y embarcaciones deberán acreditar ante la Administración marítima el cumplimiento de los requisitos de seguridad que les sean exigibles. Esta acreditación tendrá lugar



mediante el despacho, el autodespacho o el régimen simplificado, regulados en este capítulo.

2. Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español estará vigente hasta que se produzca la renovación de cualquiera de sus certificados obligatorios. Esta misma vigencia se aplicará a los buques matriculados en algún país de la Unión Europea que operen en línea regular, incluido el servicio de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros, así como los matriculados en terceros países debidamente autorizados para realizar cabotaje, que efectúen escalas en puertos españoles

3. La acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad no eximirá al armador del buque de la obligación de contar con las autorizaciones exigidas por otras Administraciones públicas.

#### Artículo 10. *El despacho de buques*

El despacho de un buque o embarcación es la facultad otorgada por la Administración marítima para que emprenda la navegación para la actividad a que se va a dedicar, una vez que su capitán, armador, naviero o consignatario cumpla las formalidades exigidas en este capítulo.

#### Artículo 11. *Formalidades de despacho de buques*

1. En los supuestos en que, de acuerdo con el artículo 12, se requiera autorización expresa, la solicitud de despacho de buque o embarcación se presentará y se acompañará de los siguientes documentos:

a) Una declaración general del capitán, que incluya la información referida al tipo de buque, su carga y la actividad que desarrolla.

b) La lista de tripulantes, que indique su identidad y cargo desempeñado a bordo.

Cuando se produzcan alteraciones en la composición de la lista de tripulantes se remitirá una nueva actualizada.

c) La lista de pasajeros, en aquellos buques obligados a ello reglamentariamente.

d) Cualquier otra documentación o información que se establezca reglamentariamente y que se refiera a requisitos de seguridad exigibles.



Estos documentos se redactarán con arreglo a los modelos de formulario de simplificación normalizados de la Organización Marítima Internacional (OMI), de tamaño A4, previstos en el Convenio FAL-OMI (formularios FAL).

2. En el caso de las embarcaciones y buques de recreo con tripulación profesional, que no estén sujetos al Convenio FAL-OMI, se ajustarán al modelo de declaración recogido a tal fin en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que se acompañará de los siguientes documentos:

a) La lista de tripulantes.

b) La póliza de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, y el certificado de seguro de accidentes que cubra a las personas embarcadas, donde las indemnizaciones del seguro no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. El tomador de estos seguros será el propietario o armador del buque.

Se aceptará certificación de un seguro de protección e indemnización (club P&I) siempre que acredite mención expresa a la cobertura equivalente o superior.

c) Copia del justificante de estar al corriente de pago de los impuestos vigentes que le correspondan por el desarrollo de esa actividad o el justificante de la exención, en su caso.

3. Cuando no sea necesaria la autorización expresa para el despacho, se presentarán los documentos señalados en los apartados anteriores, según proceda, acompañados de una declaración responsable, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en virtud de la cual se responsabilizarán de su veracidad. En estos casos, el despacho se entenderá concedido con la presentación de esta documentación, acreditada por su entrada en el registro electrónico correspondiente.

4. La solicitud de despacho y la documentación aneja se presentarán ante la Administración marítima a través de la ventanilla única de puertos del Estado, cuando así se prevea por la normativa reguladora de esta. En los demás casos, la presentación se efectuará a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o del Registro Electrónico General (REG-AGE), disponible en el Punto de Acceso General electrónico (PAGe) de la Administración General del Estado, en los demás casos.



## Artículo 12. *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques*

1. Será necesaria la autorización expresa del Distrito Marítimo o de la Capitanía Marítima para el despacho de buques en los supuestos en los que pudieran constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, fundado en las siguientes circunstancias, acaecidas antes de su entrada en puerto o durante su permanencia en este:

a) Los buques objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro de la Unión Europea.

b) Los buques que se hayan visto envueltos en un abordaje, varada o hayan encallado cuando se dirigían al puerto.

c) Los buques a cuyos responsables se haya iniciado un procedimiento sancionador por incumplir las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias o efluentes peligrosos.

d) Los buques que hayan maniobrado de forma errática o insegura, sin aplicar las medidas de ordenación del tráfico marítimo aprobadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) u otras prácticas de navegación seguras.

e) Los buques en relación con los cuales el práctico o las autoridades u organismos portuarios hayan notificado anomalías aparentes que puedan suponer una merma de la seguridad de su navegación o una amenaza para el medio ambiente.

f) Los buques que hayan incumplido las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen o salgan de los puertos españoles, o hagan escalas entre estos puertos.

g) Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia, incluidas las quejas formuladas en tierra por el capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en la seguridad de funcionamiento del buque, las condiciones de vida y de trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, salvo que la Administración marítima considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.





h) Los buques sobre los cuales se hayan notificado deficiencias pendientes, excepto aquellos cuyas deficiencias habían de rectificarse dentro de los 14 días siguientes a su partida.

i) Los buques sobre los cuales se hayan notificado problemas relativos a la carga, en particular si se trata de cargas nocivas y peligrosas.

j) Los buques cuyos parámetros de riesgo, según informaciones recibidas de una fuente fiable difieran de los declarados, por lo que su nivel de riesgo sea superior.

k) Los buques para los que se haya acordado un plan de acción destinado a rectificar las deficiencias cuya ejecución no haya sido supervisada por un inspector.

2. Asimismo, será necesaria la autorización expresa para el despacho de buques en los siguientes supuestos:

a) Los buques objeto de suspensión o retirada de clase por razones de seguridad desde la última inspección realizada.

b) Los buques y embarcaciones que no se puedan identificar en las bases de datos de la Administración marítima.

c) Los buques que lleven certificados expedidos por una organización que en su momento fue organización reconocida, pero cuyo reconocimiento ha sido retirado posteriormente, hasta que obtengan nuevos certificados.

d) Los buques que hayan sido objeto de una medida cautelar de inmovilización en los últimos 12 meses, que implique la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar. Se exceptúan los buques de pesca en el caso de que la medida cautelar haya sido impuesta por la autoridad pesquera y haya sido levantada.

e) Los buques cuyo destino sea un puerto extranjero en el que se les solicite el despacho de salida o Ship's Clearance otorgado por el puerto de origen.

3. Los buques y embarcaciones de recreo podrán solicitar una autorización expresa de despacho en los siguientes casos:

a) Cuando se solicite un cambio temporal de uso privado a comercial, por un plazo no superior a tres meses.



b) Cuando se pida una autorización puntual para un viaje o actividad distinta a la que el buque o embarcación de recreo está autorizado, siempre que la categoría de diseño lo permita.

4. Será también necesaria una autorización expresa para la realización de pruebas particulares u oficiales de un buque o embarcación cuando todavía no cuente con los certificados de seguridad.

5. El Director General de la Marina Mercante podrá establecer, por tiempo limitado y de forma motivada, la obligatoriedad de obtención de autorización expresa previa a la salida a la mar de determinados tipos de buques y embarcaciones, por causas o situaciones excepcionales, cuando ello resulte imprescindible para salvaguardar la seguridad marítima y el medio marino.

#### Artículo 13. *Consecuencias del incumplimiento de las condiciones para el despacho del buque*

1. Presentada la solicitud de despacho, se podrá denegar cuando la Administración marítima compruebe que un buque incumple los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico en materia de seguridad, protección y prevención de la contaminación del medio marino.

En el caso de los buques de pesca, el despacho podrá serles denegado además por carecer de la licencia, autorización o permiso de pesca necesario para el ejercicio de la actividad a la que vayan a dedicarse.

2. Si la solicitud de despacho no reúne los requisitos exigidos, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Se dará audiencia al interesado de la propuesta de denegación de despacho, para que, en un plazo máximo de diez días, realice alegaciones o presente documentos y justificaciones, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 82.2 de la Ley 39/2015, de 1 octubre.

3. La denegación de la autorización de salida o despacho se acordará y notificará en el plazo máximo de 30 días e impedirá al buque abandonar el puerto o terminal.



4. La denegación del despacho de un buque se efectuará mediante resolución motivada del jefe de Distrito Marítimo correspondiente o, en su caso, del capitán marítimo. Contra la resolución de denegación de la autorización de salida o despacho se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

5. Se impedirá la navegación de un buque sujeto al régimen de declaración responsable cuando se constate que incumple los requisitos a que viene obligado. En tal caso, de manera motivada, se le prohibirá la salida del puerto o se le conminará para que regrese si ya hubiera emprendido la navegación.

#### Artículo 14. *Despacho de buques y embarcaciones privadas destinadas a la búsqueda y salvamento marítimo*

Los buques y embarcaciones abanderados en España de titularidad privada que se destinen a la búsqueda y salvamento marítimo serán despachados mediante autorización expresa del Director General de la Marina Mercante con arreglo a las siguientes reglas:

a) Presentarán la documentación necesaria con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11.

b) Cuando el objeto del despacho sea el de búsqueda y salvamento acompañarán, además, autorización expresa otorgada por las autoridades responsables de las regiones de búsqueda y salvamento de destino.

c) Las condiciones en las que se autoriza el despacho de estos buques y embarcaciones se mantendrán en cualesquiera navegaciones que pueda realizar con posterioridad y estará siempre condicionada al respeto a la normativa internacional en materia de búsqueda y salvamento marítimo.

#### Artículo 15. *Inmovilización del buque*

1. Cuando un órgano judicial u otras autoridades en el ejercicio de sus competencias acuerden la inmovilización de un buque, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida. Idéntica cooperación será procedente cuando la inmovilización haya sido decretada por las propias Administraciones portuaria y marítima.



2. La Administración marítima denegará el despacho de cualquier buque o embarcación que hubiera sido inmovilizado por un órgano judicial u otras autoridades en el ejercicio de sus competencias.

#### Artículo 16. *Autodespacho*

1. Se entiende por autodespacho el despacho realizado por el capitán del buque, en los casos y circunstancias que se indican en el siguiente apartado.

2. Excepcionalmente, en aquellos casos en los que no haya sido posible presentar la solicitud de despacho o declaración responsable por causas sobrevenidas no atribuibles al buque o su tripulación, el capitán del buque podrá llevar a cabo autodespacho.

Una vez haya salido el buque a la mar, se remitirá a la Administración marítima, a la mayor brevedad posible, la declaración general del capitán debidamente firmada y fechada y la lista de tripulantes, si hubiere cambios en la tripulación del buque. Asimismo, se hará constar la causa que impidió la normal presentación de la solicitud de despacho o declaración responsable.

3. No será posible llevar a cabo el autodespacho cuando el buque o embarcación requiera una autorización expresa para su despacho, de acuerdo con el artículo 12, o tuviera pendiente el cumplimiento de condiciones impuestas por la Administración marítima, incluida la constitución de garantías o avales.

4. En los puertos extranjeros, el capitán de un buque de pabellón español podrá efectuar el autodespacho, que será materializado en el rol.

#### Artículo 17. *Autodespacho de buques y embarcaciones de Estado*

Los buques y embarcaciones de Estado y los pertenecientes a los organismos públicos, incluidos los adscritos a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, se sujetarán al régimen de autodespacho previsto en este artículo.

En este régimen de autodespacho, corresponderá al capitán del buque o embarcación la elaboración y actualización, cuando proceda, de su propia declaración general y de la lista de tripulantes, bajo la supervisión de la Administración marítima.

#### Artículo 18. *Régimen de despacho simplificado*



1. El despacho simplificado de buques o embarcaciones es aquel que se formaliza por los propios interesados, mediante declaración responsable y sin hacer entrega de la documentación de salida del artículo 11, salvo al comienzo de su actividad.

La sujeción al régimen de despacho simplificado no exime de la obligación de proporcionar la información exigida por otras Administraciones u organismos públicos.

2. Podrán acogerse al régimen simplificado de despacho:

a) Los buques de recreo de pabellón español.

b) Las embarcaciones de recreo cuando naveguen con tripulación profesional.

c) Las embarcaciones y buques de recreo en arrendamiento náutico, de pabellón español y aquellos de pabellón comunitario o de tercer país que cumplan lo establecido en el apartado 3.

d) Los buques y embarcaciones de carácter histórico con tripulación profesional.

e) Los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas, como los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.

f) Los buques dedicados a navegaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las veinticuatro desde su salida de aquél, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones.

g) Los buques o embarcaciones de pesca.

h) Los buques dedicados a navegaciones de línea regular, así como los de cabotaje y cabotaje consecutivo, que no siendo línea regular se efectúen con itinerarios repetitivos.

i) El resto de embarcaciones a las que resulta de aplicación el presente reglamento.

3. Las embarcaciones y buques de recreo de pabellón comunitario o de tercer país que deseen operar en arrendamiento náutico en aguas jurisdiccionales españolas, podrán acogerse al régimen de despacho simplificado siempre que hayan despachado



al menos una vez, al inicio de su actividad, mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 12, de forma que se haya acreditado que reúne los mismos requisitos exigibles a los de pabellón español.

4. La documentación será presentada a través de la sede electrónica por el armador, propietario, fletador o consignatario del buque o embarcación, a la Capitanía Marítima donde tenga su base habitual o en cuyas aguas se encuentre el primer puerto español al que arribe. Se podrá iniciar la actividad desde el momento de presentación de la documentación.

5. Si los buques y embarcaciones dejaran de llevar a cabo las navegaciones o actividades relacionadas en este artículo, quedarán sujetos al régimen general de despacho.

#### Artículo 19. *Presentación de documentación del régimen de despacho simplificado*

1. Los buques y embarcaciones dedicados a las navegaciones y actividades que puedan acogerse al régimen simplificado de despacho presentarán, al comienzo de su actividad, la siguiente documentación:

a) Una declaración responsable de la actividad a la que se dedica, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En virtud de esta declaración se responsabilizarán, además, de la veracidad de la documentación que aportan y se comprometen a informar de sus modificaciones.

b) Una declaración general del capitán.

c) La lista de tripulantes, que se actualizará cuando se produzcan alteraciones en su composición.

d) En el caso de buques de pesca deben aportar la licencia de pesca.

Esta documentación se dirigirá al Distrito Marítimo o la Capitanía Marítima que corresponda y se presentará a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o del Registro Electrónico General (REG-AGE), disponible en el Punto de Acceso General electrónico (PAGe).

2. En el caso de las embarcaciones y buques de recreo, la declaración responsable y la declaración general del capitán se presentará en un único documento



que se ajustará al modelo que estará disponible en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

#### Artículo 20. *Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho simplificado e incumplimientos*

1. Los buques y embarcaciones sujetos al régimen simplificado de despacho deberán comunicar inmediatamente cualquier modificación que se haya producido en relación con la documentación que presentaron al comienzo de su actividad o la que ya hubieran modificado posteriormente.

2. La Administración marítima acordará la suspensión del régimen de despacho simplificado:

a) Cuando se incumpla el deber de comunicación de una modificación de la documentación, previsto en el apartado anterior.

b) Cuando constate que se llevan a cabo actividades diferentes a las declaradas.

c) Cuando por parte de los armadores, capitanes y patronos de los buques no se cumpla con lo prescrito en el artículo 14 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, y en especial a la obligación de mantener el buque debidamente tripulado conforme a la resolución de tripulación mínima, así como mantener al buque conforme a los certificados y a la notificación inmediata de averías y accidentes de consideración conforme a dicho artículo.

### CAPÍTULO III

#### **El rol de despacho y dotación**

#### Artículo 21. *Rol de despacho y dotación*

1. El rol de despacho y dotación es el documento exigido a los buques y embarcaciones de pabellón español, previsto por el artículo 81 de la Ley de Navegación Marítima, que acredita el viaje que está realizando, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.



2. El rol de despacho y dotación deberá contener la siguiente información, salvo aquella que no sea aplicable por el tipo de buque o embarcación, actividad o cualquier otro motivo:

a) Fotografía del buque o embarcación.

b) Matrícula del buque o embarcación y el número IMO, si procede.

c) Características principales del buque o embarcación.

d) Identidad de la persona física o jurídica propietaria.

e) Compañía o compañías aseguradoras.

f) Documento acreditativo del despacho (Ship's Clearance) que corresponda al buque o embarcación.

g) Identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la tripulación.

h) Relación de puertos visitados indicando las fechas de entrada y salida y autorizaciones de entrada y salida.

i) Información de personas ajenas a la tripulación y al pasaje.

#### *Artículo 22. Formato del rol de despacho y dotación*

1. El rol tendrá un formato electrónico, salvo que el buque o embarcación carezca de dispositivos electrónicos.

Cuando el rol no tenga formato electrónico, el armador o propietario del buque o embarcación deberá comunicar a la Administración marítima, a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la información prevista en el artículo anterior.

Toda la información contenida en el rol será almacenada en las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón del buque o embarcación, o de consignatario o persona autorizada legalmente, podrá





obtener a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un rol electrónico consistente en una copia en un único documento electrónico, en formato pdf o similar, que contenga toda la información actualizada del rol, así como el sello electrónico del Ministerio.

## CAPÍTULO IV

### **Régimen de enrole y desenrole de los tripulantes**

#### *Artículo 23. Enroles de miembros de la tripulación*

1. El enrole de miembros de la tripulación de un buque o embarcación de pabellón español tiene por objeto exclusivo la adscripción de un tripulante al servicio del buque en una plaza determinada y mantener cubierto, como mínimo, el personal con que corresponde dotar al buque para garantizar la seguridad de la navegación.

2. La composición de la tripulación de un buque o embarcación, así como los enroles o desenroles de tripulantes serán responsabilidad del armador o propietario, capitán o patrón, que velarán por que cumpla la resolución de tripulación mínima de seguridad dictada por la Capitanía Marítima, y de que todos sus miembros posean la titulación necesaria en vigor, así como las certificaciones, el documento de identidad, el certificado médico y demás requisitos exigibles.

#### *Artículo 24. Enroles múltiples y simultáneos*

1. Se podrá enrolar la misma tripulación en más de un buque o embarcación dedicado a la navegación interior o a la pesca local o de litoral, siempre y cuando se trate de buques o embarcaciones que presten servicio en el mismo puerto o en puertos cercanos.

El jefe de Distrito Marítimo podrá autorizar, por resolución motivada, el enrole múltiple de tripulantes para aquellas navegaciones que considere que reúnen características similares a las de navegación interior.

En ambos casos, los miembros de la tripulación se podrán enrolar indistintamente en cada buque o embarcación autorizados sin necesidad de notificación previa, siempre y cuando se hagan a la mar cumpliendo con las tripulaciones mínimas establecidas para cada embarcación.



2. Se autoriza el enrole simultáneo de más de una tripulación en aquellos buques o embarcaciones cuyas tripulaciones estén sometidas a frecuentes rotaciones en función de los períodos de trabajo.

En este caso solamente será necesario comunicar a la Administración marítima la identidad de los miembros de la tripulación cuando se produzca un cambio sustancial de los miembros que la componen.

#### *Artículo 25. Comunicación de enroles y desenroles*

1. El armador o propietario del buque o embarcación, bien directamente o a través del capitán o patrón del mismo, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar a la Administración marítima, a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los enroles y desenroles que se produzcan en sus buques o embarcaciones.

Una vez comunicados los enroles y desenroles, el armador recibirá un documento con el sello electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, siendo este documento acreditativo de la formalización del enrole o el desenrole.

2. La información sobre enroles y desenroles proporcionada por los armadores será incorporada a las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

#### *Artículo 26. Supervisión de enrole y desenrole de tripulantes*

1. La Administración marítima podrá verificar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos a cumplir por los tripulantes, tomando las medidas oportunas en caso de que se detecte alguna irregularidad o incumplimiento, aplicando, en su caso, el régimen sancionador que correspondiera.

2. La Administración marítima procederá a la revisión de los enroles y desenroles y mantendrá una base de datos relativa a esta información.

3. En el supuesto de que la Administración marítima detectase que un buque pretenda hacerse a la mar con una tripulación que no reúna los requisitos exigidos, se adoptarán las medidas cautelares que proceda, que podrán incluir la retención del buque en puerto.



4. Durante reconocimientos periódicos reglamentarios o durante la ejecución de aquellos que se lleven a cabo de oficio, la Administración marítima podrá verificar que la tripulación reúne todos los requisitos de composición, cualificación y aptitud exigidos por la normativa vigente en esta materia.

5. El Director General de la Marina Mercante podrá ordenar la realización de reconocimientos en materia de tripulaciones de los buques, cuando ello se considere necesario para incrementar la seguridad marítima.

#### *Artículo 27. Medidas provisionales y procedimiento de desenrole de oficio*

1. La Administración marítima podrá impedir, si lo considera necesario, que un buque o embarcación se haga a la mar cuando detecte que se da alguna de las siguientes circunstancias y considere que se pone en riesgo la seguridad de la navegación:

a) Que un tripulante enrolado no cumpla los requisitos de titulación y certificados de especialidad exigidos en relación con el puesto que ha de desempeñar a bordo.

b) Que un tripulante no disponga de los certificados médicos de aptitud para el embarque.

c) Que un tripulante no disponga o no se encuentre en vigor la libreta o documento de identificación marítima.

d) Que un tripulante enrolado no se encuentre a bordo.

2. Cuando concurren las anteriores circunstancias, se podrá proceder al desembarque de oficio del tripulante, sin que con ello se vean afectados los contratos entre el armador y el tripulante afectado.

Cuando el desembarque del tripulante conlleve que el buque o embarcación incumpla la resolución de tripulación mínima establecida se suspenderá el despacho hasta que se presente nueva lista de tripulantes.

3. La resolución que adopte el capitán marítimo o el jefe de Distrito Marítimo es recurrible en alzada ante el Director General de la Marina Mercante en el plazo de un mes desde su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.



## Artículo 28. *Personas ajenas a la tripulación y al pasaje*

1. El capitán podrá autorizar el embarque de personas ajenas a la tripulación y al pasaje siempre que ello sea compatible con el número máximo de personas que pueden embarcar, de conformidad con los certificados reglamentarios del buque.

2. El capitán se cerciorará de que todas las personas ajenas a la tripulación y al pasaje disponen de un seguro vigente que cubra los riesgos de muerte o accidente con ocasión del viaje o viajes marítimos o prueba de mar que realice el buque con tales personas a bordo. El tomador de estos seguros será bien el propietario o armador del buque o embarcación o bien la entidad de la que dependan las personas ajenas a la tripulación. La duración del contrato deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas ajenas a la tripulación.

3. Las personas a embarcar ajenas a la tripulación y al pasaje dispondrán de un documento de identificación válido, ya sea documento nacional de identidad o pasaporte.

El embarque de una persona sin capacidad legal para decidir requiere autorización expresa de quien ostente la patria potestad o la tutela de la misma.

4. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje quedarán sometidas a las normas de seguridad, disciplina y buen orden bajo la autoridad del capitán del buque.

5. El embarque de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje se anotará en el rol de despacho y dotación y se harán constar los siguientes datos:

a) Nombre y apellidos.

b) Documento nacional de identidad, número de identificación de extranjero o pasaporte.

c) Puerto, día, mes y año.

d) Motivo del embarque.

e) Número de la póliza del seguro, compañía y fecha.

f) Observaciones y aclaraciones.



6. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje serán declaradas en las listas de pasajeros, conforme a los formularios FAL.

## CAPÍTULO V

### **Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques en aguas marítimas españolas**

#### *Artículo 29. Entrada de buques y embarcaciones*

1. La entrada de buques o embarcaciones en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderá autorizada si no existe resolución denegatoria expresa de la Capitanía Marítima:

a) Cuando se sujete al régimen de paso inocente, en navegación lateral.

b) Cuando se dirija a puerto, terminal o aguas interiores, una vez que el buque haya cumplimentado la solicitud de acuerdo con el procedimiento integrado de escala regulado reglamentariamente, a través de los medios establecidos a tal efecto.

c) Cuando se trate de una navegación en los espacios marítimos españoles en los que exista libertad de navegación.

Se exceptúan de esta autorización tácita los casos recogidos en el artículo siguiente.

2. La autorización tácita de entrada en los espacios marítimos españolas será compatible con el derecho de paso inocente y de la libertad de navegación en esas aguas por parte de los buques que no se dirijan a puertos españoles, siempre que se ejerzan de conformidad con lo establecido en el capítulo IV del título I de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y demás normativa, internacional y nacional, aplicable.

3. La Capitanía Marítima podrá requerir a cualquier buque o embarcación que ejerza el derecho de paso inocente, que vaya a hacer escala en un puerto o que se dirija a las aguas interiores españolas, que informe de todos aquellos aspectos que puedan resultar relevantes en relación a su cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional.

4. La Capitanía Marítima adoptará las medidas necesarias para prevenir los riesgos que pudieran representar determinados buques o embarcaciones para la



seguridad de las personas, la seguridad marítima, de la navegación, o para la integridad del medio marino.

#### Artículo 30. *Buques que requieren autorización expresa de entrada*

Requieren autorización expresa de entrada a otorgar por la Capitanía Marítima los buques en los siguientes casos:

a) Los que transportan mercancías peligrosas de la clase 5.1 (productos a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno), tal como se definen en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y normativa nacional en vigor.

b) Los buques tanque de casco único, tal como se definen en Reglamento (UE) Nº 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. En este caso, la autorización solo podrá concederse si se trata de un petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio o cuando no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación.

c) Los buques que presenten avería, corrimiento de la carga, incendio a bordo, inundación o cualquier otra circunstancia que pudiera constituir un riesgo para la seguridad marítima o para la integridad del medio marino.

d) Los buques que hayan solicitado asistencia o refugio de acuerdo con el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. La concesión de esta autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante.

e) Los buques que no hayan cumplido con los procedimientos de notificación y seguimiento de buques establecidos en el capítulo II del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero. Asimismo, aquellos buques a los que se les haya requerido información y se constate que es incorrecta o incompleta.

f) Los buques rechazados de acuerdo con las previsiones del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

La entrada de estos buques solo se puede autorizar conforme a lo previsto en el artículo 22.5 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques



extranjeros en puertos españoles, en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias, siempre que el propietario, el naviero o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Capitanía Marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

g) Los buques que, conforme a los artículos 13 y 16.1 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, no hayan cumplido con los deberes de notificación sobre mercancías peligrosas o contaminantes o puedan ser considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino.

#### Artículo 31. *Otorgamiento de autorización expresa de entrada*

1. Como requisito previo, la Capitanía Marítima valorará los riesgos que el buque pueda comportar para la seguridad de las personas, para la seguridad marítima y la de las instalaciones portuarias, y para la integridad del medio marino.

Si la Capitanía Marítima considerase que se ponen en riesgo esos bienes jurídicos no autorizará la entrada del buque en los espacios marítimos españoles.

2. Autorizada la entrada de un buque en aguas marítimas españolas, la Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas previstas a tal efecto en la legislación marítima española a los efectos de salvaguardar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del medio marino. Esas medidas podrán incluir las de visitar, inspeccionar, imponer o condicionar el fondeo u ordenar la entrada en puerto o la expulsión de los espacios marítimos españoles del buque.

3. El buque estará obligado a cumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización de la Capitanía Marítima.

#### Artículo 32. *Prohibición de entrada*

1. Cuando concurra una causa que lo justifique, la Autoridad Portuaria o la Administración marítima podrán prohibir a los buques la entrada en un puerto o en los espacios marítimos españoles, respectivamente.

2. Cuando un órgano judicial u otras autoridades en el ejercicio de sus competencias acuerden la prohibición de entrada de un buque en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, las



Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

3. En cualquiera de los casos anteriores, se podrá solicitar la cooperación y auxilio de la Armada, de la Guardia Civil, así como del Servicio de Vigilancia Aduanera.

## CAPÍTULO VI **Operaciones fuera de límites**

### *Artículo 33. Concepto de operaciones fuera de límites*

Se entiende por operación fuera de límites aquella que se realice sin fondear en aguas interiores marítimas o en el mar territorial, fuera de las aguas de la zona de servicio portuario, consistente en que un buque o embarcación civil sin mediar fondeo reciba de uno o más buques o embarcaciones, helicópteros o drones prestadores de uno o varios de los siguientes servicios:

- a) Aprovisionamiento de víveres, pertrechos, repuestos u otros materiales.
- b) Entrega de piezas o equipos para su reparación o sustitución.
- c) Traslado de tripulantes y de personas ajenas a la tripulación o al pasaje.
- d) Fumigación de cargamento, toma de muestras y control de la mercancía, con retirada de los subproductos y residuos propios de la fumigación.

### *Artículo 34. Actividades excluidas de operaciones fuera de límites*

Las operaciones fuera de límites no permiten llevar a cabo las siguientes actividades:

- a) Traslado de carga.
- b) Transferencia, suministro o bombeo de combustibles, o de cualquier otra sustancia.
- c) Reparaciones mayores.
- d) Y, en general, cualquier otra actividad que no sea alguna de las indicadas en el artículo anterior.





### Artículo 35. *Buques excluidos de operaciones fuera de límites*

1. No se autorizará la realización de operaciones fuera de límites a los siguientes buques:

a) Los que transporten sustancias radioactivas o cualquier otra de las mercancías de especial peligrosidad, a las que se refiere el artículo 15 del Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.

b) Aquellos a los que sea aplicable la medida de denegación de acceso prevista en el artículo 16 del Reglamento por el que se regula la inspección de buques extranjeros en puertos españoles.

c) Los que sean considerados un riesgo potencial por encontrarse en alguno de los supuestos indicados en los artículos 16 y 17 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero.

d) Los que sean objeto de sanción internacional adoptada por Naciones Unidas o la Unión Europea.

2. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las operaciones fuera de límites en las que los servicios se presten por un buque o embarcación de Estado, ni cuando los servicios se presten a los buques y embarcaciones de recreo.

### Artículo 36. *Requisitos de las operaciones fuera de límites*

1. Las operaciones en la zona económica exclusiva estarán sujetas a las medidas específicas que se puedan establecer y siempre que garanticen la protección del medio marino y la prevención de accidentes.

2. Tanto los buques receptores como los que presten los servicios fuera de límites como las unidades de servicio deberán estar dotados de un sistema de identificación automática de buques operativo y en servicio.

3. Los buques o embarcaciones que presten los servicios de las operaciones fuera de límites deberán estar despachados para esta actividad.

### Artículo 37. *Autorización de la Capitanía Marítima*



1. El capitán o cualquier otra persona debidamente apoderada por el armador del buque que vaya a recibir los servicios fuera de límites deberá, como requisito previo, nombrar agente consignatario, que deberá permanecer localizable desde que se solicite la autorización hasta que finalice la operación.

2. El agente consignatario deberá solicitar autorización a la Capitanía Marítima mediante la presentación de la declaración contenida en el formulario que a tal fin estará disponible en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La solicitud se presentará al menos 48 horas antes del inicio de la operación fuera de límites, por los medios electrónicos establecidos.

Con igual antelación, el consignatario enviará dicho formulario al Centro de Coordinación de Salvamento que corresponda.

3. La autorización de la Capitanía Marítima determinará el ámbito geográfico en el cual tendrá lugar la operación fuera de límites, así como las condiciones y requisitos que habrán de seguirse para su realización.

El consignatario comunicará las instrucciones contenidas en esta resolución al capitán del buque receptor de los servicios fuera de límite.

4. Además de la autorización de la Capitanía Marítima, los interesados deberán contar con las autorizaciones previas exigidas por otros organismos públicos, así como cumplir cualquier normativa o instrucción que resulte aplicable.

#### Artículo 38. *Denegación de la autorización*

1. La Capitanía Marítima no otorgará la autorización solicitada si considera que la operación fuera de límites de que se trata pone en riesgo la seguridad marítima, de la vida humana en la mar o la integridad del medio marino.

2. La Capitanía Marítima también notificará la denegación de la autorización al Centro de Coordinación de Salvamento correspondiente.

3. Contra la denegación de la autorización podrá interponerse recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.



### Artículo 39. *Procedimiento operacional*

1. El buque receptor de los servicios comunicará al Centro de Coordinación de Salvamento que corresponda su previsión sobre las horas previstas de inicio y final, y las condiciones estimadas, con al menos una hora de antelación al inicio de la operación autorizada.

2. El Centro de Coordinación de Salvamento informará de la idoneidad, la viabilidad y seguridad de cada operación, según sus características en relación con:

a) El estado y la densidad del tráfico marítimo.

b) Las circunstancias meteorológicas, de acuerdo con la información proporcionada por la Agencia Estatal de Meteorología.

c) El estado del mar.

d) Cualquier otra incidencia que pueda afectarla.

En función de la valoración de las condiciones de la operación, el Centro de Coordinación de Salvamento propondrá a la Capitanía Marítima la prohibición, suspensión o aplazamiento de la operación, o el establecimiento de un emplazamiento alternativo donde llevarla a cabo. La Capitanía Marítima adoptará esta decisión a la mayor brevedad posible.

3. Durante la operación, los buques receptores y las unidades de servicio exhibirán, según proceda, las marcas y luces prescritas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

4. Cuando se desarrolle simultáneamente más de una operación fuera de límites, el capitán de cada buque receptor extremará las precauciones para no generar una situación de aproximación excesiva con ninguna otra de las operaciones.

### Artículo 40. *Suspensión y desistimiento de la operación*

1. La operación autorizada no se llevará a cabo cuando las condiciones de mar y viento, en relación con la clase y características de la operación, del buque receptor y del que preste los servicios, no permitan realizarla con seguridad a criterio de la Capitanía Marítima.



2. En todo caso, se suspenderá el inicio de la operación en los siguientes casos:

a) Cuando su desarrollo se vaya a producir en condiciones de visibilidad reducida.

b) Cuando un buque sin gobierno se encuentre en la zona.

c) Cuando algunos de los buques de la operación dejaren de emitir la señal AIS o no respondieren a las llamadas del Centro de Coordinación de Salvamento.

3. De sobrevenir alguna de estas circunstancias con la operación ya iniciada, se acordará su suspensión.

4. Además de los supuestos de suspensión por la Capitanía Marítima, a criterio de alguno de los capitanes de esos buques o embarcaciones también se podrá desistir de la operación.

#### Artículo 41. *Información en tiempo real durante la operación*

1. El buque receptor informará, en tiempo real, al Centro de Coordinación de Salvamento:

a) Del inicio y del fin de la operación.

b) En su caso, del desistimiento, suspensión y reanudación de la operación.

c) Y de cualquier incidente o circunstancia relevante para la seguridad marítima o la integridad del medio marino que se produzca u observe durante su desarrollo.

2. El buque o embarcación que preste el servicio informará al Centro de Coordinación de Salvamento de su salida a dicho servicio y de su regreso.

### CAPÍTULO VII

#### **Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas**

#### Artículo 42. *Prevención de descargas contaminantes en aguas marítimas españolas*



1. La Administración marítima española adoptará las medidas previstas en este capítulo para evitar y, en su caso, sancionar la descarga de sustancias contaminantes en aguas marítimas españolas por parte de buques que se hallen en tránsito. Esta actuación se llevará a cabo en colaboración con otros Estados costeros.

2. La adopción de estas medidas procederá cuando tengan lugar o puedan producirse descargas de sustancias contaminantes por parte de cualquier buque, con independencia del pabellón que enarbole:

a) En las aguas territoriales españolas.

b) En los estrechos utilizados para navegación internacional sujetos al régimen de paso en tránsito sobre los que España ejerza jurisdicción.

c) En la zona económica exclusiva española

d) En alta mar.

Se exceptúan los buques de guerra, las unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios oficiales de carácter no comercial.

#### Artículo 43. *Colaboración con otros Estados*

1. En el supuesto de que la Administración marítima española tenga conocimiento de una descarga contaminante efectuada en aguas marítimas no interiores colaborará con la del Estado rector del puerto en el que vaya a realizar la siguiente escala el buque implicado. A tal fin, se emplearán los mecanismos de cooperación previstos en la normativa nacional e internacional.

2. Cuando la siguiente escala del buque sea en un puerto de otro Estado miembro de la Unión Europea, la Administración marítima española cooperará estrechamente en la realización de inspecciones y la adopción de las medidas de policía, así como cualesquiera otras que pudieran resultar pertinentes.

3. En el caso de que el buque realizase su siguiente escala en un puerto de un Estado no comunitario, la Administración marítima española remitirá al Estado rector de dicho puerto la información sobre la descarga contaminante efectuada y solicitará que emprenda las actuaciones adecuadas en relación con la citada descarga.



4. En cualquiera de estos casos, la Administración marítima española informará al Estado del pabellón del buque.

#### Artículo 44. *Medidas aplicables*

1 Cuando existan pruebas concluyentes de que un buque que navegue por el mar territorial español o por aguas situadas en la zona económica exclusiva española haya efectuado una descarga contaminante que suponga o pueda suponer un perjuicio considerable para los recursos naturales de dichas aguas o bien para la costa o los bienes a ella vinculados, la Administración marítima española adoptará las medidas de policía necesarias.

2. Las medidas de policía incluirán, en su caso, la detención del buque. Cuando proceda, para la tutela de dichos bienes jurídicos, se iniciará el oportuno expediente sancionador o bien se remitirán las actuaciones al Ministerio Fiscal. En todo caso, se informará de los hechos al Estado del pabellón del buque.

3. Las medidas adoptadas se llevarán a cabo de conformidad con la parte XII, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En concreto, se facilitará la audiencia de los testigos, la admisión de pruebas presentadas por las autoridades de otros Estados o por una organización internacional, permitiendo la participación en el procedimiento de los representantes oficiales de cualquiera de estos

### CAPÍTULO VIII **Fondeo de buques**

#### Artículo 45. *Fondeo e interrupción de la navegación de buques extranjeros en aguas interiores marítimas y en el mar territorial*

1. Los buques mercantes extranjeros no podrán fondear ni interrumpir la navegación en el mar territorial español o en las aguas interiores marítimas que no formen parte de las zonas de servicios portuarias. Se exceptúan los supuestos de avería, fuerza mayor o autorización expresa de la Administración marítima.

2. Si se produce el fondeo o la interrupción de la navegación en las citadas aguas por avería o causa de fuerza mayor, el capitán del buque deberá notificar a la Capitanía Marítima y al Centro de Coordinación de Salvamento más próximo al lugar donde ocurran los hechos, de manera inmediata, la siguiente información:



- a) Lugar, fecha y hora de la interrupción o del fondeo.
- b) Causa que lo motiva, condiciones de navegabilidad del buque y asistencia que necesita.
- c) Tiempo estimado de permanencia en las aguas o fondeadero.
- d) Cantidad y clase de mercancías a bordo, con especial identificación de la carga a que hace referencia el Código IMDG.
- e) Puerto de procedencia y destino.
- f) Datos de los armadores, fletadores, agentes, entidades aseguradoras (club P&I) y su representante en España.
- g) Cualquier otra información que le sea requerida en atención a las circunstancias del fondeo.

3. Cuando el tiempo estimado de permanencia en las aguas o fondeadero vaya a superar 24 horas o la gravedad de la situación lo justifique, se exigirá al capitán del buque que designe un consignatario, la disponibilidad de un remolcador con capacidad suficiente de tiro para el buque de que se trate y, en general, aquellas medidas que puedan ser precisas para evitar riegos para la seguridad marítima y el medio marino.

*Artículo 46. Autorización de fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino*

1. Los buques-tanque de productos petrolíferos, quimiqueros o gaseros u otros que transporten sustancias contaminantes del medio ambiente marino que, sin tener como punto de destino o descarga de todo o parte de su cargamento algún puerto o terminal situados en España, pretendan utilizar espacios marítimos españoles fuera del mar territorial como lugar de fondeo, en espera de órdenes, instrucciones o cualquier otra circunstancia equiparable, deberán contar con autorización expresa de la Capitanía Marítima correspondiente.

2 La solicitud de esta autorización incluirá la siguiente información:

- a) La hora estimada de llegada al fondeadero. Esta información se comunicará a intervalos de 72, 48, 24, 12 y 6 horas antes de la llegada.



b) El puerto de procedencia y destino.

c) El tipo y cantidad de carga.

d) El nombre, dirección postal y electrónica, teléfono, correo electrónico y fax de los navieros o armadores y del propietario registral del buque, entidades aseguradoras (club P&I) y su representante en España.

e) El número de tripulantes, nacionalidad y titulación profesional del capitán y oficiales de puente y máquinas, expresando la autoridad que expidió dicha titulación.

f) El tiempo previsto de estancia en el fondeadero.

*Artículo 47. Condiciones y obligaciones para el fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino*

1. A la vista de la información a que se refiere el artículo anterior, la Capitanía Marítima podrá autorizar o denegar dicha solicitud. En caso de autorización para fondear, el buque deberá cumplir necesariamente las siguientes condiciones:

a) Fondear en la posición geográfica indicada.

b) Someterse, si así lo acuerda la Capitanía Marítima, a una inspección de seguridad a la llegada al fondeadero, cuyo resultado podrá dar lugar a la adopción de medidas cautelares e incluso a la revocación de la autorización de fondeo.

2. Para permanecer en situación de fondeado el buque deberá cumplir las siguientes obligaciones:

a) Contratar un remolcador con potencia de tiro suficiente en relación al buque de que se trate y dotado de medios de lucha contra la contaminación, que se mantendrá permanentemente operativo mientras dure su estancia. El capitán del buque deberá atender cualquier petición de información que formule el capitán del remolcador.

b) Mantener en todo momento el equipo propulsor en situación de funcionamiento inmediato, la línea del sistema contra incendios presurizada y, además, las señales reglamentarias de fondeo, debiendo tener todos los focos de cubierta y puente iluminados durante toda la noche.





c) Comprobar su posición geográfica periódicamente y registrarla en el diario de navegación cada hora. El capitán informará, cada cuatro horas, al Centro de Coordinación de Salvamento de la posición exacta de fondeo y de cualquier novedad que pueda afectar a la seguridad del buque y tripulación, especialmente cuando la posición del fondeo resulte alterada por causas externas.

d) Mantener las correspondientes guardias de puente y máquinas, comprobando el sistema de arranque en cada una de ellas. En el puente deberán encontrarse en todo momento, al menos, un oficial y un miembro de la tripulación debidamente cualificados.

e) Durante la estancia en el fondeadero no podrá realizarse ningún trasiego de carga, limpieza de tanques, ni trabajos de reparación en máquinas y cubierta sin la correspondiente autorización.

3. Los cambios y movimientos de tripulación del buque durante su estancia en el fondeadero tendrán lugar por causa justificada y previa autorización de la Capitanía Marítima.

#### *Artículo 48. Restricciones a la navegación en las aguas de servicio de los puertos comerciales*

Las embarcaciones de recreo de eslora total inferior a 20 metros no estorbarán el tránsito del resto de buques y embarcaciones en las aguas de servicio de los puertos comerciales.