



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

### Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana  
«BOE» núm. 69, de 22 de marzo de 2023  
Referencia: BOE-A-2023-7410

---

### ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	5
<i>Artículos</i> . . . . .	11
Artículo único. Aprobación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. . . . .	11
<i>Disposiciones transitorias</i> . . . . .	11
Disposición transitoria primera. Buques despachados a la entrada en vigor del nuevo régimen. . . . .	11
Disposición transitoria segunda. Exigencia de seguro por riesgo de muerte o accidente para las personas ajenas a la tripulación y al pasaje. . . . .	11
<i>Disposiciones derogatorias</i> . . . . .	11
Disposición derogatoria única. Derogación normativa. . . . .	11
<i>Disposiciones finales</i> . . . . .	12
Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. . . . .	12
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. . . . .	13
Disposición final tercera. Título competencial. . . . .	16
Disposición final cuarta. Incorporación de derecho de la Unión Europea. . . . .	16
Disposición final quinta. Habilitación normativa. . . . .	16
Disposición final sexta. Entrada en vigor. . . . .	16
REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA. . . . .	16

**BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO**  
**LEGISLACIÓN CONSOLIDADA**

---

CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . . .	16
Artículo 1. Objeto. . . . .	16
Artículo 2. Ámbito de aplicación. . . . .	17
Artículo 3. Órganos competentes. . . . .	17
Artículo 4. Verificación documental y gestión de la información. . . . .	17
CAPÍTULO II. Régimen aplicable al despacho de buques . . . . .	18
Artículo 5. El despacho de buques. . . . .	18
Artículo 6. Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones. . . . .	18
Artículo 7. Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques por motivos de seguridad marítima y protección del medio marino. . . . .	18
Artículo 8. Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones al final de su vida útil. . . . .	19
Artículo 9. Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones de recreo. . . . .	20
Artículo 10. Supuesto de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones privadas destinadas a la búsqueda y salvamento marítimo. . . . .	20
Artículo 11. Formalidades de despacho de buques en el régimen general y en el de autorización expresa. . . . .	20
Artículo 12. Consecuencias del incumplimiento de los requisitos exigidos al buque para su navegación. . . . .	21
Artículo 13. Autodespacho. . . . .	22
Artículo 14. Autodespacho de buques y embarcaciones de Estado. . . . .	22
Artículo 15. Régimen de despacho simplificado. . . . .	22
Artículo 16. Presentación de documentación del régimen de despacho simplificado. . . . .	23
Artículo 17. Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho simplificado e incumplimientos. . . . .	23
Artículo 18. Colaboración administrativa para la inmovilización de buques y embarcaciones. . . . .	24
CAPÍTULO III. El rol de despacho y dotación . . . . .	24
Artículo 19. Rol de despacho y dotación. . . . .	24
Artículo 20. Formato del rol de despacho y dotación. . . . .	24
CAPÍTULO IV. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes . . . . .	25
Artículo 21. Enrolamiento de miembros de la tripulación. . . . .	25
Artículo 22. Enrolamientos múltiples y simultáneos. . . . .	25
Artículo 23. Comunicación de enrolamientos y desenrolamientos. . . . .	25
Artículo 24. Supervisión de enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes. . . . .	26
Artículo 25. Medidas provisionales y procedimiento de desenrolamiento de oficio. . . . .	26

**BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO**  
**LEGISLACIÓN CONSOLIDADA**

---

Artículo 26. Personas ajenas a la tripulación y al pasaje. . . . .	26
<b>CAPÍTULO V. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles. . . . .</b>	<b>27</b>
Artículo 27. Régimen general de autorización tácita de entrada de buques y embarcaciones. . . . .	27
Artículo 28. Buques que requieren autorización expresa de entrada. . . . .	27
Artículo 29. Otorgamiento de autorización expresa de entrada. . . . .	28
Artículo 30. Prohibición de entrada. . . . .	28
<b>CAPÍTULO VI. Operaciones fuera de límites. . . . .</b>	<b>29</b>
Artículo 31. Concepto de operaciones fuera de límites. . . . .	29
Artículo 32. Actividades excluidas de operaciones fuera de límites. . . . .	29
Artículo 33. Buques excluidos de operaciones fuera de límites. . . . .	29
Artículo 34. Requisitos de las operaciones fuera de límites. . . . .	29
Artículo 35. Autorización de la Capitanía Marítima. . . . .	30
Artículo 36. Denegación de la autorización. . . . .	30
Artículo 37. Procedimiento operacional. . . . .	30
Artículo 38. Suspensión y desistimiento de la operación. . . . .	31
Artículo 39. Información en tiempo real durante la operación. . . . .	31
<b>CAPÍTULO VII. Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles. . . . .</b>	<b>31</b>
Artículo 40. Prevención de descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles. . . . .	31
Artículo 41. Colaboración con otros Estados. . . . .	32
Artículo 42. Medidas aplicables. . . . .	32
<b>CAPÍTULO VIII. Fondeo de buques y condiciones de navegación . . . . .</b>	<b>32</b>
Artículo 43. Fondeo e interrupción de la navegación de buques en aguas interiores marítimas y en el mar territorial. . . . .	32
Artículo 44. Autorización de fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino. . . . .	33
Artículo 45. Condiciones y obligaciones para el fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino. . . . .	33
Artículo 46. Restricciones a la navegación en las aguas de servicio de los puertos comerciales. . . . .	34
<b>CAPÍTULO IX. Infracciones y sanciones . . . . .</b>	<b>34</b>
Artículo 47. Infracciones administrativas. . . . .	34
Artículo 48. Sanciones administrativas. . . . .	34

Artículo 49. Infracciones administrativas graves y sanciones por perjudicar gravemente la seguridad marítima. . . . .	35
Artículo 50. Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas de titulación. . . . .	35
Artículo 51. Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque. . . . .	35
Artículo 52. Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las obligaciones relativas a la documentación reglamentaria del buque. . . . .	36
Artículo 53. Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas sobre despacho de buques y embarcaciones, enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol. . . . .	36
Artículo 54. Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento del deber de facilitar información. . . . .	37
Artículo 55. Infracciones administrativas graves y sanciones por navegar sin sistemas de señalización. . . . .	37

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: 26 de junio de 2024

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 del 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, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 263 del 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, 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, 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, atribuye a los capitanes marítimos la función 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». Para ello se llevaba a cabo una verificación documental, que pretendía ser exhaustiva, del cumplimiento de los requisitos de orden marítimo y laboral exigibles de acuerdo con los convenios internacionales 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 y protección del medio ambiente marino.

II

El marco normativo y la práctica en la que se concibió el control por los Estados de la navegación 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 ambiente 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, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 y modificado por el Protocolo de 1988 (SOLAS/74/88), 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).

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, que respondían al propósito de actualizar su contenido y mejorar su funcionamiento.

La normativa citada impone 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 ambiente 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, 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, con el fin de introducir un cambio en la gestión, que permita un aprovechamiento efectivo de los medios de seguimiento y control hoy disponibles. El principio en que se inspira este reglamento es la simplificación y armonización de los procedimientos, a partir del impulso a su tramitación electrónica 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. En concreto, 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 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. 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

De conformidad con el orden del real decreto, sus disposiciones finales aparecen al comienzo de la norma e incluyen la modificación de dos normas reglamentarias relacionadas con el contenido del nuevo reglamento.

La primera norma objeto de reforma es el 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.

V

El nuevo reglamento regula el régimen del despacho de buques a partir del marco normativo que se contiene en la Ley 14/2014, de 24 de julio, 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 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 distingue dos supuestos: el general, en el que la documentación se presenta acompañada de una declaración responsable, y el de supuestos tasados que requieren de autorización expresa de la Capitanía Marítima. Estos casos son aquellos en los que se dan circunstancias que pueden comprometer la seguridad de la navegación o la protección del medio ambiente marino, como sucede con los buques que se encuentran al final de su vida útil y se debe asegurar el cumplimiento de las condiciones previstas en la normativa aplicable al reciclaje de buques o al traslado de residuos.

En segundo lugar, el autodespacho que efectuaría el propio capitán del buque cuando, por circunstancias excepcionales, no puede presentar la documentación del despacho y su declaración responsable. En cualquier caso, el autodespacho no es posible para aquellos supuestos que se requiere autorización expresa de la Capitanía Marítima para la salida de un buque.

En tercer y último 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 14/2014, de 24 de julio, 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 de recreo que realicen una actividad comercial o dispongan de tripulación profesional que en la mayoría de los casos podrán acogerse al 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.

VI

En otro orden de cosas, el artículo 159 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establece que el embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá realizarse con intervención de la Administración marítima, para asegurar que cada uno de los tripulantes está adscrito a las plazas del buque, de forma que se garantice la seguridad de la navegación. Con tal fin se creó un documento, denominado el rol de despacho y dotación, que reúne toda la información relevante sobre la tripulación, enrolamientos, desenrolamientos, despachos y certificados del buque. Hasta ahora, estas cuestiones estaban 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 Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en su artículo 81, previó su desarrollo reglamentario.

Esta norma lleva a cabo ese desarrollo reglamentario para concretar que, mediante esa intervención administrativa, 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 14/2014, de 24 de julio, 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.

VII

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, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, atribuye a los capitanes marítimos la función de 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 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 los espacios marítimos españoles, 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, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. 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 los buques se considera razonable la previsión de un mecanismo de autorización tácita.

VIII

El Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima también incorpora las llamadas medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles. 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.

## IX

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 en el artículo 21.1 de la Ley 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 ambiente 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, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, 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.

X

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

De esta forma, en este capítulo se distinguen dos supuestos diferenciados. Por un lado, la excepción a la prohibición general de fondeo de buques mercantes en el mar territorial español o en las aguas interiores marítimas que no formen parte de las zonas de servicios portuarias en los supuestos de avería, fuerza mayor o autorización expresa de la Administración marítima. Estos incidentes exigirán la adopción de medidas que garanticen la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. Por otro lado, la utilización como lugar de fondeo de espacios marítimos españoles fuera del mar territorial (esto es, la zona contigua o la zona económica exclusiva) por parte de buques-tanque de productos petrolíferos, quimiqueros o gaseros u otros que transporten sustancias contaminantes del medio ambiente marino y que no tengan como destino ningún puerto o terminal situados en España.

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.

XI

El reglamento se cierra con las normas que constituyen el régimen sancionador aplicable a los incumplimientos de sus normas del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

En este último capítulo se introducen especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones establecidas en el título IV del libro tercero del 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. Con esta graduación no se constituyen nuevas infracciones, ni se altera la naturaleza de las que la ley determina. Su finalidad es la de contribuir a la más correcta identificación de las conductas tipificadas y a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes, todo ello con el objeto de facilitar la aplicación de dicho régimen en los aspectos regulados exclusivamente en este real decreto.

Se consolida así esta línea de regulación ya abordada en normas recientes en el ámbito de la marina mercante. En este reglamento, los distintos preceptos en esta materia sancionadora contienen la especificación de las conductas infractoras, así como las sanciones que les corresponden, dotando de la necesaria concreción y certeza a esta potestad sancionadora en materia de marina mercante.

XII

En definitiva, con esta regulación se pretende actualización y la mejora de una serie de procedimientos ligados a la navegación por los espacios marítimos españoles, procurando el mejor cumplimiento de las normas relativas a la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

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, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, como de la Ley 14/2014, de 24 de julio, 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 de los potenciales destinatarios de la norma. Además, han participado las comunidades autónomas y ha sido sometida al informe de los ministerios cuyas competencias pudieran verse afectadas.

Se destaca también que este real decreto y el reglamento se han redactado y estructurado siguiendo principios de comunicación jurídica clara, 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 a 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, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y en los artículos 18, 21.1, 81 y 159 y la disposición final novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda y Función Pública, oído el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de marzo de 2023,

DISPONGO:

**Artículo único.** *Aprobación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.*

Se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, que se inserta a continuación de este real decreto.

**Disposición transitoria primera.** *Buques despachados a la entrada en vigor del nuevo régimen.*

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 que entre en vigor y haya vencido el plazo previsto en la resolución de despacho.

**Disposición transitoria segunda.** *Exigencia de seguro por riesgo de muerte o accidente para las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.*

Hasta que se lleve a cabo la modificación legal del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, las obligaciones de aseguramiento contenidas en el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima para las personas ajenas a la tripulación y al pasaje autorizadas a embarcar se exigirán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33.c) de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

1. Quedan derogados los siguientes reales decretos:

a) El 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.

b) 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.

2. Quedan derogadas las siguientes órdenes ministeriales:

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

e) 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.

f) La Orden de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. Se exceptúa lo dispuesto en la disposición transitoria segunda relación con la letra c) del artículo 33 de esta orden.

3. Quedan derogadas 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 apartado 1 del artículo 4:

«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:

**«Artículo 44.**

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

En el supuesto de que la empresa armadora no figure en el Registro de Empresas navieras del que se trata en el capítulo I 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 residencia en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando en este segundo caso cuente con una representación en España.»

Cinco. Se da nueva redacción al artículo 45:

**«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:

**«Artículo 47.**

Si por causa justificada fuese rebasado el plazo de validez de la inscripción provisional, podrá prorrogarse dicha validez 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 que le hubiera sido entregada 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 artículo 48:

**«Artículo 48.**

En el plazo máximo de tres meses desde que el buque fue inscrito provisionalmente, su titular 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:

1. Copia autorizada de la escritura pública de entrega de la nave otorgada por el constructor.
2. Certificado de valoración del buque expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.»

Diez. Se da nueva redacción al número 2 del párrafo primero 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 apartado 1 del artículo 5:

«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 asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

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 adquirientes 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 en

condiciones meteorológicas y oceanográficas adversas 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.

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.

2. 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 asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. La resolución por la que se conceda la prórroga se notificará al interesado conforme al formato establecido en el anexo III. Esta resolución deberá adoptarse y notificarse en un plazo máximo de 15 días desde que la solicitud hubiera tenido entrada en el registro de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. Transcurrido el plazo a que se hace referencia en el apartado anterior sin que recaiga 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.

5. 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. Sustitución del anexo I.

El modelo de solicitud recogido en el anexo I 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.

<b>Datos del solicitante</b>	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:			
<b>Datos para notificaciones</b>	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.

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

<b>Datos a cumplimentar para la PRÓRROGA / CANCELACIÓN del Permiso Temporal de Navegación</b>					
<b>Datos de la embarcación</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:

<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 aporlo los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud.					
<b>Documentación genérica</b>	<input type="checkbox"/>	Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor).			
	<input type="checkbox"/>	Otra documentación, especificar cuál:			

<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>					
<b>Documentación específica</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.

<b>Declara</b>	El abajo firmante DECLARA que todos los datos aportados son ciertos.				
	En el caso de solicitar la prórroga del Permiso Temporal de Navegación, DECLARA igualmente que: <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>				
<b>Expone:</b>	Que como empresa 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

Seis. 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 lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante.

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

Mediante el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima se incorpora al Derecho español la Directiva 2005/35/CE del Parlamento y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, que anteriormente se traspuso al ordenamiento nacional por el Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo.

**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.*

1. Este real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Se exceptúan los capítulos II, III y IV, sobre el régimen aplicable al despacho de buques, al rol de despacho y dotación, y al régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes, respectivamente, del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, que entrará en vigor el 15 de agosto de 2025.

Los artículos 10 y 22, sobre despacho de buques y embarcaciones privadas destinadas a la búsqueda y salvamento marítimo, y enrolamientos múltiples y simultáneos, respectivamente, entrarán en vigor, de conformidad con el apartado 1, a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 21 de marzo de 2023.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,  
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ

## REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

### CAPÍTULO I

#### Disposiciones generales

**Artículo 1.** *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto la regulación de las siguientes materias:

- a) El despacho de buques.
- b) El rol de despacho y dotación.
- c) El régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes.
- d) El régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles.
- e) Las operaciones fuera de límites.
- f) Las medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.
- g) El fondeo de buques y condiciones de navegación.
- h) El régimen de infracciones y sanciones.

**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 se aplicará 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.

3. Las normas de este reglamento relativas al despacho de buques, al rol de despacho y dotación y al régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes no se aplicarán a:

a) 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. Se exceptúan los supuestos previstos en el artículo 9.

b) Los buques y embarcaciones de pabellón español de carácter histórico sin tripulación profesional.

**Artículo 3.** *Órganos competentes.*

1. Los capitanes marítimos y 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 Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos

Los buques y embarcaciones abanderados en España de titularidad privada que se destinen a la búsqueda y salvamento marítimo serán despachados por el Director General de la Marina Mercante.

2. Los capitanes marítimos serán competentes para:

a) 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. Se exceptúan los supuestos en los que un buque solicite asistencia o refugio, en los que la concesión de esta autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante.

b) Autorizar la realización de las operaciones fuera de límites.

c) La adopción de las medidas previstas en este reglamento en relación con las medidas aplicables a las descargas contaminantes por parte de buques en tránsito por los espacios marítimos españoles.

d) La adopción de las medidas que se refieren al fondeo y la navegación.

**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, patronos, 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 ambiente 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.

## CAPÍTULO II

### Régimen aplicable al despacho de buques

**Artículo 5.** *El despacho de buques.*

El despacho de un buque o embarcación es la autorización o habilitación 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 6.** *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 de conformidad con lo dispuesto en este capítulo mediante:

- a) El despacho de régimen general mediante declaración responsable.
- b) El despacho mediante autorización expresa en los supuestos en los que así se prevé.
- c) El despacho simplificado.
- d) El autodespacho.

2. Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español perderá su eficacia si se produce la finalización de la vigencia de cualquiera de sus certificados obligatorios. Esta misma regla 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 marítima no eximirá al naviero o al armador del buque de la obligación de contar con las autorizaciones exigidas por otras Administraciones públicas.

4. Las solicitudes de despacho y la presentación de la documentación aneja se dirigirán a 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 asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la cual se encontrarán los modelos de declaración responsable previstos en este capítulo.

5. Cualquiera que sea el régimen de despacho aplicable, el Director General de la Marina Mercante podrá establecer, por tiempo limitado y de forma motivada, la obligatoriedad de obtención de autorización expresa previa para la salida a la mar bien con carácter general o bien para determinados tipos de buques y embarcaciones. Esta medida se adoptará cuando resulte imprescindible para salvaguardar la seguridad marítima y el medio ambiente marino, o por causas o en situaciones excepcionales.

**Artículo 7.** *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques por motivos de seguridad marítima y protección del medio marino.*

1. Será necesaria la autorización expresa del Distrito Marítimo o de la Capitanía Marítima para el despacho de buques y embarcaciones 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 o embarcaciones que se hayan visto envueltos en un abordaje, varada o hayan encallado cuando se dirigían al puerto.

c) Los buques o embarcaciones 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 o embarcaciones 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 catorce días siguientes a su partida, de conformidad con la normativa sobre inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

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 que presenten un nivel de riesgo superior en atención a parámetros como el tipo, edad y pabellón, así como el número de deficiencias y de inmovilizaciones registradas.

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.

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

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

n) 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.

ñ) Los buques que hayan sido objeto de una medida cautelar de inmovilización en los últimos doce 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.

o) Los buques de bandera española cuyo destino sea un puerto extranjero.

p) Los buques que vayan a realizar una operación de remolque desde un puerto español, exceptuando las que tienen lugar en aguas de servicio portuarias

2. 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.

**Artículo 8.** *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones al final de su vida útil.*

1. Será necesaria autorización expresa para el despacho de los buques o embarcaciones que se encuentren al final de su vida útil.

Se considera que un buque o embarcación se encuentra al final de su vida útil cuando su destino sea una instalación para su reciclado o tenga la consideración de residuo.

Para el otorgamiento de esta autorización se comprobará el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa de reciclado de buques o de residuos, según corresponda.

2. La Administración marítima comunicará a la Administración competente en materia de medio ambiente las solicitudes de despacho de salida o de traslado de un buque o embarcación cuyo destino sea desconocido o la reparación en un puerto extranjero situado fuera de la Unión Europea y que se encuentre en alguno de estos supuestos:

- a) Que hubiera estado inactivo por un plazo superior a dos años.
- b) Que estuviera abandonado.
- c) Que se hubiera declarado pérdida total.
- d) Que se le haya retirado la clase o carezca de certificados estatutarios.
- e) Que no esté abanderado.
- f) Que se encuentre en situación análoga a las anteriores.

Si en el plazo de diez días la Administración competente en materia de medio ambiente no comunica a la Administración marítima la exigencia de requisitos específicos con arreglo a la normativa de reciclado de buques o de residuos, se podrá autorizar el despacho si se cumplen las condiciones previstas en este reglamento.

**Artículo 9.** *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones de recreo.*

Los buques y embarcaciones de recreo solicitarán 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.
- c) Cuando se trate del primer despacho de un buque o embarcación de recreo de pabellón comunitario o de tercer país que vaya a operar en arrendamiento náutico en espacios marítimos españoles, de forma que se acredite que reúne los mismos requisitos exigibles a los de pabellón español.

**Artículo 10.** *Supuesto de autorización expresa para el 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 la navegación fuera de los espacios marítimos españoles 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 11.** *Formalidades de despacho de buques en el régimen general y en el de autorización expresa.*

1. Para obtener el despacho en el régimen general se presentará la documentación indicada en el apartado 4, acompañada de una declaración responsable, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en la que se manifieste que el buque o embarcación cumple con los requisitos exigidos para la navegación y que se compromete a mantener el cumplimiento de sus obligaciones durante el período de tiempo de vigencia del despacho.

En estos casos, el despacho se entenderá concedido con la presentación de esta declaración, acreditada por su entrada en el registro electrónico correspondiente, siempre que el buque no hubiera sido inmovilizado.

2. En los supuestos en los que se requiera autorización expresa, la solicitud de despacho de buque o embarcación se presentará al menos cuarenta y ocho horas antes de la hora estimada de salida y requerirá la presentación de la documentación prevista en el apartado 4.

3. 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, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Cuando la solicitud de despacho reúna los requisitos exigidos se resolverá en el plazo de cuarenta y ocho horas.

4. La documentación que deberá presentarse ante la Administración marítima para obtener el despacho en el régimen general y cuando sea necesaria la autorización expresa es la siguiente:

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 marítima 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).

5. Cuando requieran autorización expresa los buques y embarcaciones de recreo que no estén sujetos al Convenio FAL-OMI, la solicitud se ajustará al modelo de declaración recogido en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y acompañarán los siguientes documentos:

a) La lista de tripulantes.

b) La póliza de seguro o la garantía financiera que cubra la de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, y el certificado de seguro o de la garantía financiera de accidentes que cubra a las personas embarcadas, donde las indemnizaciones del seguro o garantía financiera 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 o embarcación. La duración del seguro o garantía financiera deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas embarcadas.

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.

**Artículo 12.** *Consecuencias del incumplimiento de los requisitos exigidos al buque para su navegación.*

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

2. La denegación de la autorización de salida o despacho se acordará y notificará en el plazo máximo de 48 horas a contar desde que finalizó el plazo sin que el interesado subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos. La denegación del despacho impedirá al buque abandonar el puerto o terminal.

Si no se resuelve y notifica la autorización de despacho en el plazo de cuarenta y ocho horas, se entenderá denegada la solicitud.

3. La denegación del despacho de un buque se efectuará mediante resolución motivada del jefe de Distrito Marítimo o 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.

4. En caso de incumplimiento de los requisitos a que viene obligado un buque para su navegación, de manera motivada, se le prohibirá la salida del puerto y, en su caso, la Administración marítima adoptará las medidas que proceda.

#### **Artículo 13.** *Autodespacho.*

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

2. Excepcionalmente, el capitán del buque o embarcación podrá llevar a cabo autodespacho en aquellos casos en los que no haya sido posible presentar la documentación exigida para el despacho, de conformidad con el artículo 11, por causas no atribuibles al buque o su tripulación.

Una vez que el buque o embarcación haya salido a la mar, a la mayor brevedad y, en todo caso, en un plazo inferior a setenta y dos horas, se remitirá a la Administración marítima la documentación prevista en el artículo 11. Asimismo, se hará constar la causa que impidió la normal presentación de la solicitud de despacho.

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

#### **Artículo 14.** *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 (SASEMAR), 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 en atención a sus especificidades, bajo la responsabilidad de la Administración u organismo al que aquellos estén adscritos y la supervisión de la Dirección General de la Marina Mercante.

#### **Artículo 15.** *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 prevista en el artículo 11.

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 pabellón español 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 horas desde su salida de aquel, 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.

3. Los buques y embarcaciones 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 inicio de su actividad, mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 9.

4. La documentación será presentada a través de la sede electrónica asociada por el naviero, 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. Los buques y embarcaciones que dejen de realizar alguna de las actividades relacionadas en este artículo quedarán sujetos al régimen general de despacho.

**Artículo 16.** *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 deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la siguiente documentación:

- a) Una declaración general del capitán.
- b) La lista de tripulantes. Las alteraciones en la lista de tripulantes se anotarán en el rol de acuerdo con lo estipulado en el capítulo III.

En este caso, la documentación se dirigirá al Distrito Marítimo o la Capitanía Marítima que corresponda y se presentará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando se trate de un buque o embarcación de pesca, se debe acreditar, además, la posesión de licencia, autorización o permiso de pesca.

3. 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 asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Artículo 17.** *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 mediante la presentación de una nueva declaración responsable.

2. El régimen de despacho simplificado queda sin efecto:

- a) Cuando se incumpla el deber de comunicación previsto en el apartado anterior.
- b) En el caso de los buques y embarcaciones de pesca, cuando carezcan de la licencia, autorización o permiso de pesca necesario para el ejercicio de la actividad a la que vayan a dedicarse.

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

d) Cuando por parte de los navieros, armadores, capitanes o patronos de los buques no se cumpla con 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, y en general cualquier otro aspecto recogido en la declaración responsable presentada.

3. En el caso de quedar sin efecto el despacho simplificado, de manera motivada, la Autoridad marítima podrá tomar las medidas que aseguren que el buque o embarcación no emprende de nuevo la navegación sin cumplir con los requisitos exigidos.

**Artículo 18.** *Colaboración administrativa para la inmovilización de buques y embarcaciones.*

1. Cuando la inmovilización un buque o embarcación se acuerde por las Administraciones portuaria o marítima, ambas cooperarán entre sí para la efectividad de la medida y podrán recabar, en su caso, la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de otros órganos administrativos, en el ámbito de sus propias competencias.

2. Cuando un órgano judicial, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias acuerden la inmovilización de un buque o embarcación, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

3. La Administración marítima denegará el despacho de cualquier buque o embarcación que hubiera sido inmovilizado por un órgano judicial, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias, incluyendo los supuestos derivados de la adaptación de medidas restrictivas impuestas por la Unión Europea u otras sanciones internacionales que sean de aplicación.

CAPÍTULO III

**El rol de despacho y dotación**

**Artículo 19.** *Rol de despacho y dotación.*

1. El rol de despacho y dotación es el documento exigido a los buques y embarcaciones de pabellón español 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.

Los buques y embarcaciones llevarán a bordo una copia actualizada, en versión impresa o electrónica, del rol de despacho y dotación.

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) Nombre del buque o embarcación.
- c) Matrícula del buque o embarcación.
- d) Número de identificación del buque o embarcación (NIB)
- e) Número OMI.
- f) Características principales del buque o embarcación.
- g) Información relativa a la paralización temporal o inactividad (tipo de inactividad)
- h) Identidad, nacionalidad, cargo a bordo, titulación, certificados de suficiencia y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la tripulación, así como del personal ajeno a la tripulación.
- i) Información relativa al viaje en curso, puerto de salida y puerto de destino.
- j) Observaciones.

**Artículo 20.** *Formato del rol de despacho y dotación.*

1. El rol tendrá un formato electrónico. Cuando un buque o embarcación carezca de dispositivos electrónicos, llevará una copia impresa del rol.

El naviero, armador o propietario del buque o embarcación deberá comunicar a la Administración marítima, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la información prevista en el artículo anterior, así como sus modificaciones, a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas.

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

2. El naviero, armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón del buque o embarcación, o del consignatario o persona autorizada legalmente, podrá obtener a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un rol electrónico consistente en una copia en un único documento electrónico, o un

formato imprimible que permita la verificación de su autenticidad, que contenga toda la información actualizada del rol, así como el sello electrónico del Ministerio.

#### CAPÍTULO IV

### **Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes**

#### **Artículo 21.** *Enrolamiento de miembros de la tripulación.*

1. El enrolamiento de miembros de la tripulación de un buque o embarcación de pabellón español tiene por objeto la adscripción de un tripulante al servicio del buque en un cargo determinado 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 enrolamientos o desenrolamientos de tripulantes serán responsabilidad del armador, naviero o propietario, capitán o patrón, que velarán por que se cumpla la resolución de tripulación mínima de seguridad dictada por la Dirección General de la Marina Mercante o por la Capitanía Marítima, y de que todos sus miembros posean la titulación necesaria, así como los certificados de suficiencia, el documento de identidad del marino, el certificado médico y demás requisitos exigibles de acuerdo con las competencias de la Administración marítima.

#### **Artículo 22.** *Enrolamientos 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 o el capitán marítimo podrá autorizar, por resolución motivada, el enrolamiento 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 embarcar indistintamente en cada buque o embarcación sin necesidad de notificación previa, siempre y cuando se hagan a la mar cumpliendo con las tripulaciones mínimas establecidas para cada buque o embarcación y se anote en rol de despacho y dotación los miembros de la tripulación embarcados efectivamente.

2. Se autoriza el enrolamiento múltiple de tripulantes en embarcaciones que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial, con independencia de los puertos en los que se realice la navegación.

3. Se podrá enrolar simultáneamente más de una tripulación en aquellos buques o embarcaciones cuyas tripulaciones estén sometidas a frecuentes rotaciones en función de los períodos de trabajo, siempre que cumplan con las tripulaciones mínimas establecidas.

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

#### **Artículo 23.** *Comunicación de enrolamientos y desenrolamientos.*

1. El naviero, armador o propietario del buque o embarcación, bien directamente o a través del capitán o patrón, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar a la Administración marítima los enrolamientos y desenrolamientos que se produzcan en sus buques o embarcaciones. Esta comunicación se efectuará a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Una vez comunicados los enrolamientos y desenrolamientos, el armador podrá acceder a un documento con el sello electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que será el documento acreditativo de la formalización del enrolamiento o el desenrolamiento.

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

**Artículo 24.** *Supervisión de enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes.*

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

2. Durante los 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.

**Artículo 25.** *Medidas provisionales y procedimiento de desenrolamiento de oficio.*

1. La Administración marítima podrá retener un buque o embarcación para evitar que se haga a la mar cuando considere que se pone en riesgo la seguridad marítima debido a la concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias que revele que se vulnera la normativa aplicable a la tripulación mínima de seguridad:

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

b) Que un tripulante no disponga o no se encuentre en vigor la libreta de navegación marítima o el documento de identidad del marino.

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

2. Cuando concurra alguna o varias de las anteriores circunstancias, independientemente de si el tripulante es miembro o no de la tripulación mínima de seguridad del buque, el jefe del Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrán proceder al desembarque de oficio del tripulante, sin que con ello se vean afectados los contratos entre el armador y el tripulante afectado, además de adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación.

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 26.** *Personas ajenas a la tripulación y al pasaje.*

1. El capitán del buque o embarcación 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 del buque o embarcación se cerciorará de que todas las personas ajenas a la tripulación y al pasaje disponen de un seguro vigente o de una garantía financiera 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. Las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. 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 representación legal.

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 o embarcación.

5. Al embarque de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 23 y se comunicarán a la Administración marítima los siguientes datos:

- a) Nombre y apellidos.
- b) Documento nacional de identidad, número de identidad 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) Con carácter opcional, 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 y embarcaciones en los espacios marítimos españoles**

**Artículo 27.** *Régimen general de autorización tácita de 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 españoles será compatible con el derecho de paso inocente y 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 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el capítulo IV del título I de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y en la 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 nacional o que se dirija a las aguas interiores españolas, que informe inmediatamente de todos aquellos aspectos que puedan resultar relevantes en relación con su cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional.

4. La Capitanía Marítima podrá adoptar 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 ambiente marino.

**Artículo 28.** *Buques que requieren autorización expresa de entrada.*

Requieren autorización expresa de entrada a otorgar por la Capitanía Marítima los buques y, en su caso, embarcaciones en los siguientes supuestos:

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

Se podrán exceptuar de esta autorización aquellos casos en que ya exista un control de las condiciones de transporte de estas mercancías, incluida su comunicación a instituciones internacionales o de la Unión Europea.

b) Los buques tanque de casco único, tal como se definen en Reglamento (UE) n.º 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 ambiente marino.

d) Los buques que hayan solicitado asistencia o refugio de acuerdo con el artículo 24 del 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 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.

g) Los buques rechazados de acuerdo con las previsiones del artículo 16 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. Además, se exigirá siempre que el propietario, el naviero, el armador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Capitanía Marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

h) Los buques y embarcaciones autónomos extranjeros.

#### **Artículo 29.** *Otorgamiento de autorización expresa de entrada.*

1. Cuando sea necesaria, se solicitará autorización de entrada con una antelación mínima de 48 horas de la llegada a los espacios marítimos españoles de los buques o embarcaciones.

2. Con carácter previo a la resolución sobre la autorización de entrada, la Capitanía Marítima evaluará los riesgos que el buque o embarcación pueda comportar para la seguridad de las personas, para la seguridad marítima y la de las instalaciones portuarias, y para la integridad del medio ambiente marino.

La Capitanía Marítima no autorizará la entrada del buque o embarcación en los espacios marítimos españoles cuando considere que se ponen en riesgo esos bienes jurídicos.

3. Autorizada la entrada de un buque o embarcación en los espacios marítimos españoles, 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 ambiente 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 o embarcación.

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

#### **Artículo 30.** *Prohibición de entrada.*

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

2. Asimismo, con carácter general, se prohibirá la entrada en los puertos o los espacios marítimos españoles a aquellos buques o embarcaciones sobre los que recaiga una sanción internacional que así lo determine.

3. Cuando un órgano judicial u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias acuerden la prohibición de entrada de un buque o embarcación en los puertos o los espacios marítimos españoles, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

4. 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 31.** *Concepto de operaciones fuera de límites.*

Se entiende por operación fuera de límites aquella que se lleva a cabo por un buque o embarcación civil en aguas interiores marítimas o en el mar territorial, fuera de las aguas de la zona de servicio portuario, sin mediar fondeo, y que consiste en que reciba de uno o más buques o embarcaciones, helicópteros o drones la prestación 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 del buque o del cargamento, toma de muestras y control de la mercancía, con retirada de los subproductos y residuos propios de la fumigación.

**Artículo 32.** *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) Cualquier otra actividad que no sea alguna de las indicadas en el artículo anterior.

**Artículo 33.** *Buques excluidos de operaciones fuera de límites.*

1. No se podrán realizar operaciones fuera de límites por 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.

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, con excepción de los supuestos de la letra d) del apartado anterior.

**Artículo 34.** *Requisitos de las operaciones fuera de límites.*

1. Las operaciones fuera de límites estarán sujetas a las medidas específicas que se puedan establecer para garantizar la protección del medio ambiente marino y la prevención de accidentes, por parte de la Capitanía Marítima.

2. Tanto los buques y embarcaciones receptores como los que presten los servicios fuera de límites deberán estar dotados de un sistema de identificación automática de buques operativo y en funcionamiento en todo momento.

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

**Artículo 35.** *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 permanecerá 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 asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La solicitud se presentará al menos cuarenta y ocho 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.

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

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

**Artículo 36.** *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 ambiente 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 37.** *Procedimiento operacional.*

1. El buque receptor de los servicios comunicará al Centro de Coordinación de Salvamento que corresponda su previsión sobre las horas de inicio y final, y las condiciones meteorológicas y oceanográficas 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 de la 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 tomará una decisión de manera inmediata.

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 38.** *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 se encuentre en la zona un buque sin gobierno, entendiéndose por tal el que es incapaz de maniobrar en la forma exigida por el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes.

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, la Capitanía Marítima acordará su suspensión.

4. A criterio de alguno de los capitanes de esos buques o embarcaciones que participan en la operación también se podrá desistir de la misma, lo que se comunicará a la Capitanía Marítima.

**Artículo 39.** *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 ambiente 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 los espacios marítimos españoles**

**Artículo 40.** *Prevención de descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.*

1. La Administración marítima española adoptará las medidas previstas en este capítulo para evitar y, en su caso, sancionar la descarga de sustancias contaminantes por parte de buques que se hallen en tránsito en los espacios marítimos españoles, incluidos los estrechos utilizados para navegación internacional sujetos al régimen de paso en tránsito sobre los que España ejerza jurisdicción, así como en alta mar.

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, e incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos navales.

Se exceptúan de las previsiones de este capítulo 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.

3. A los efectos de este capítulo, se entenderá por descarga cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa, como se menciona en el artículo 2 del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (1973) y su protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78), en su versión actualizada.

Se consideran sustancias contaminantes las derivadas de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas para el medio ambiente marino, de acuerdo con la

normativa aplicable y, en especial, la regulación contenida en el anexo I (hidrocarburos) y el anexo II (sustancias nocivas líquidas a granel) del Convenio MARPOL 73/78.

4. Las descargas de sustancias contaminantes previstas en este capítulo no constituirán infracción cuando se realicen en las condiciones previstas por la normativa aplicable.

**Artículo 41.** *Colaboración con otros Estados.*

1. En el supuesto de que la Administración marítima española tenga conocimiento de una descarga contaminante efectuada en los espacios marítimos españoles, a excepción de las aguas interiores marítimas, colaborará con la del Estado rector del puerto en el que vaya a realizar la siguiente escala el buque implicado.

Se prestará la misma colaboración cuando la descarga contaminante haya tenido lugar en los espacios marítimos de otro Estado y el buque implicado realice la siguiente escala en un puerto español.

A estos fines, 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 realice 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 42.** *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 y condiciones de navegación

**Artículo 43.** *Fondeo e interrupción de la navegación de buques en aguas interiores marítimas y en el mar territorial.*

1. Los buques mercantes 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 Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), en su versión vigente en cada momento.
- 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 fondeo o interrupción de la navegación vaya a superar veinticuatro horas o la gravedad de la situación lo justifique, se exigirá al capitán del buque:

- a) Que designe un consignatario.
- b) Que asegure la disponibilidad de un remolcador con capacidad suficiente de tiro para el buque de que se trate.
- c) Que adopte, en general, aquellas medidas que puedan ser precisas para garantizar la seguridad marítima y para la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

**Artículo 44.** *Autorización de fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino.*

1. Los buques-tanque de productos petrolíferos, químicos 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 setenta y dos, cuarenta y ocho, veinticuatro, doce y seis 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 45.** *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 atención a las condiciones en que se realizará el fondeo y para evitar los daños que resultarían de un accidente de este tipo de buques.

2. 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.

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

a) Contratar un remolcador con potencia de tiro suficiente en relación con el 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 contraincendios 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.

4. 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 46.** *Restricciones a la navegación en las aguas de servicio de los puertos comerciales.*

1. La navegación en las aguas de servicio de los puertos comerciales respetará las reglas previstas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

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

## CAPÍTULO IX

### Infracciones y sanciones

**Artículo 47.** *Infracciones administrativas.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante las acciones u omisiones tipificadas en el capítulo I del título IV del libro tercero del 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, así como contra lo preceptuado en este reglamento.

2. El cuadro de infracciones establecidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las especificaciones previstas en este capítulo.

**Artículo 48.** *Sanciones administrativas.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en el capítulo II del título IV del libro tercero del 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. El cuadro de sanciones establecidas en el artículo 312 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las graduaciones de este capítulo.

**Artículo 49.** *Infracciones administrativas graves y sanciones por perjudicar gravemente la seguridad marítima.*

1. De conformidad con el artículo 307.2.b) del 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, constituyen infracciones administrativas graves:

- a) Incumplir las normas de seguridad, disciplina y buen orden a bordo de los buques y embarcaciones.
- b) La entrada de buques o embarcaciones en espacios marítimos españoles sin autorización expresa de la Administración marítima cuando esta resulte preceptiva.
- c) Incumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización expresa de entrada en espacios marítimos españoles.
- d) Realizar actividades excluidas de operaciones fuera de límites.
- e) Realizar operaciones fuera de límites por buques o embarcaciones que se encuentran excluidos.
- f) Realizar operaciones fuera de límites sin autorización o incumpliendo sus condiciones.
- g) Estorbar el tránsito de buques y embarcaciones en las aguas de servicio de los puertos comerciales.
- h) Detenerse o fondear sin autorización expresa de la Administración marítima o incumpliendo las condiciones impuestas por ésta.
- i) Incumplir las condiciones u obligaciones para el fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino.
- j) Incumplir las medidas impuestas por la Administración marítima para el fondeo o la interrupción de la navegación en aguas interiores marítimas y en el mar territorial.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En los supuestos de la letra a):

- 1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;
- 2.º Multa de 3.001 a 6.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- 3.º Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de las letras b), c), d), e), f), h) y j):

- 1.º Multa de 2.000 a 10.000 euros para embarcaciones;
- 2.º Multa de 10.001 a 60.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- 3.º Multa de 60.001 a 180.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

c) En los supuestos de la letra g), multa de 3.000 a 15.000 euros.

d) En los supuestos de la letra i):

- 1.º Multa de 15.000 a 60.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- 2.º Multa de 60.001 a 180.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

**Artículo 50.** *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas de titulación.*

1. De conformidad con el artículo 307.2.h) del 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, la falta de titulación habilitante de los miembros de la tripulación o exceder sus atribuciones constituye infracción administrativa grave.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán de:

- a) Multa de 1.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
- b) Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- c) Multa de 15.001 a 60.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

**Artículo 51.** *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque.*

1. De conformidad con el artículo 307.2.k) del 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, el incumplimiento de la resolución de tripulación mínima de seguridad al hacerse a la mar o emprender la navegación constituye infracción administrativa grave.

2. Para las infracciones graves recogidas en el anterior, las sanciones serán de:

- a) Multa de 1.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
- b) Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- c) Multa de 15.001 a 60.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

**Artículo 52.** *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las obligaciones relativas a la documentación reglamentaria del buque.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.c) del 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) Hacerse a la mar o emprender la navegación sin llevar a bordo el rol de despacho y dotación.

b) La carencia, deterioro o inexactitud en la información contenida en el rol de despacho y dotación.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En los supuestos de la letra a):

- 1.º Multa de 500 a 1.000 euros para embarcaciones;
- 2.º Multa de 1.001 a 3.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- 3.º Multa de 3.001 a 10.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de la letra b):

- 1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;
- 2.º Multa de 3.001 a 6.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- 3.º Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

**Artículo 53.** *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas sobre despacho de buques y embarcaciones, enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.g) del 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) Hacerse a la mar o emprender la navegación sin el correspondiente despacho o incumpliendo sus condiciones.

b) Incumplir las normas sobre el régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En los supuestos de la letra a):

- 1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
- 2.º Multa de 6.001 a 30.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- 3.º Multa de 30.001 a 120.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de la letra b):

- 1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
- 2.º Multa de 6.001 a 18.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
- 3.º Multa de 18.001 a 40.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

**Artículo 54.** *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento del deber de facilitar información.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.ñ) del 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) No facilitar a la Administración marítima la documentación necesaria en relación con el régimen de autodespacho o hacerlo de modo incorrecto.

b) No facilitar a la Administración marítima la documentación necesaria en relación con el régimen de despacho simplificado o hacerlo de modo incorrecto.

c) No comunicar a la Administración marítima las modificaciones en la documentación relativa al régimen de despacho simplificado.

d) No comunicar a la Administración marítima la información relativa al rol de despacho y dotación o hacerlo de modo incorrecto.

e) No comunicar a la Administración marítima los enrolamientos y desenrolamientos o hacerlo de modo incorrecto.

f) No facilitar a la Administración marítima la información requerida a los buques y embarcaciones que ejerzan el derecho de paso inocente, que vayan a hacer escala en un puerto nacional, que se dirijan a aguas interiores españolas o hacerlo de modo incorrecto.

g) Presentar la solicitud de autorización expresa de entrada en espacios marítimos españoles fuera del plazo previsto en este reglamento.

h) Presentar la solicitud de autorización para la recepción de servicios fuera de límites fuera del plazo previsto en este reglamento.

i) No comunicar al Centro de Coordinación de Salvamento la información prevista en este reglamento en relación con las operaciones fuera de límites o hacerlo de modo incorrecto.

j) No comunicar el fondeo o la interrupción de la navegación cuando sea preceptivo o hacerlo de modo incorrecto.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En el supuesto de las letras a), b), c), f) y j):

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;

2.º Multa de 6.001 a 30.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y

3.º Multa de 30.001 a 120.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de la letra d):

1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;

2.º Multa de 3.001 a 6.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y

3.º Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

c) En los supuestos de las letras e) e i):

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;

2.º Multa de 6.001 a 18.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y

3.º Multa de 18.001 a 40.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

d) En los supuestos las letras g) y h):

1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;

2.º Multa de 3.001 a 9.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y

3.º Multa de 9.001 a 18.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

**Artículo 55.** *Infracciones administrativas graves y sanciones por navegar sin sistemas de señalización.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.o) del 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) Participar en operaciones fuera de límites sin estar provisto de un Sistema de Identificación Automática.

b) No mantener en funcionamiento en todo momento el Sistema de Identificación Automática en la realización de operaciones fuera de límites.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán de:

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;

2.º Multa de 6.001 a 18.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y

3.º Multa de 18.001 a 40.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.