

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

27010 *Reial decret 1188/2025, de 26 de desembre, pel qual es modifiquen determinades normes en matèria de marina mercant.*

I

En l'actualitat, el desplegament reglamentari en matèria de marina mercant està dispers en un nombre elevat de reials decrets. Aquests últims anys s'està tractant de concentrar aquesta regulació en un nombre menor de normes, amb el propòsit de facilitar-ne l'aplicació i el compliment.

No obstant això, en aquest procés de revisió reglamentària també es detecten normes que són causa de diferents disfuncions, les quals obeeixen a diferents raons. A vegades, es tracta d'errors en alguns articles que s'han de corregir per evitar les dificultats que susciten. Altres vegades, alguns preceptes pateixen d'una rigidesa que no s'acomoda a les necessitats tant del sector marítim com de la mateixa Administració marítima.

Raons d'interès general justifiquen la correcció d'aquestes normes i així posar fi als problemes i a les dificultats detectats.

II

La primera norma objecte de reforma és el Reial decret 259/2002, de 8 de març, pel qual s'actualitzen les mesures de seguretat en la utilització de les motos nàutiques. En els articles objecte de modificació se substitueix el terme «arrendatari» pel d'«usuari», amb el propòsit de posar fi a la confusió actual. En aquest sentit, la paraula arrendatària no és correcta, atès que no ha de coincidir pas amb l'usuari d'una moto nàutica objecte d'arrendament, i tampoc no comprèn totes les persones que podrien fer ús de la moto sense subscriure cap contracte amb l'empresa dedicada al lloguer d'aquests vehicles.

D'aquesta manera, amb aquest canvi, a l'article 7, ja no ha de rebre formació només l'arrendatari, sinó tots els usuaris de la moto.

De la mateixa manera, es posa fi als dubtes existents en aclarir que en les excursions amb motos nàutiques el monitor ha de supervisar quatre motos, i no quatre usuaris com figura en la redacció vigent fins ara. A això s'hi afegeix la limitació del nombre d'usuaris màxims a bord de cada moto, que no pot ser superior a dos, amb l'excepció de les motos l'especificació tècnica de les quals no permet portar a bord més d'una persona. Això implica que cada monitor ha de supervisar com a màxim vuit usuaris.

III

La modificació del Reial decret 1516/2007, de 16 de novembre, pel qual es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic, afecta, en primer lloc, el règim de les dispenses de bandera per a les navegacions de cabotatge. Aquesta reforma té un objectiu doble.

D'una banda, s'agilita el procediment, la qual cosa facilita la possibilitat de contractar el vaixell que es pugui requerir en cada cas, en un context internacional en què aquesta disposició s'ha de portar a terme en un temps molt breu si no es vol que sigui un altre tercer el que aconsegueixi contractar el vaixell en qüestió.

D'altra banda, s'aclareixen diverses qüestions que permeten valorar la necessitat de la dispensa, com poden ser el concepte de vaixell apte per al transport o el període que hi ha entre la sol·licitud de dispensa i les dates de càrrega.

També es modifica l'article 12.2 d'aquest Reial decret, per preveure que la concurrència de línies regulars amb d'altres de subjectes a un contracte administratiu vagi acompanyada d'un estudi sobre l'impacte en l'equilibri econòmic del contracte.

IV

El Reial decret 1617/2007, de 7 de desembre, pel qual s'estableixen mesures per a la millora de la protecció dels ports i del transport marítim, és objecte de modificació per modular la rigidesa que va imposar aquesta norma a determinades classes de vaixells. Es tracta d'una regulació que excedeix les previsions de la Directiva 2005/65/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 d'octubre de 2005, sobre la millora de la protecció portuària, i del Reglament (CE) núm. 725/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 31 de març de 2004, relatiu a la millora de la protecció dels vaixells i de les instal·lacions portuàries.

D'aquesta manera, les normes europees limiten l'aplicació de les normes de protecció marítima als vaixells de passatge que pertanyen a la classe A, és a dir, els que no tenen cap limitació per navegar en funció de la distància de la costa a la qual operin i de l'estat del mar. En canvi, el Reial decret esmentat va estendre les mesures als vaixells de passatge de la classe B, la qual cosa ha generat algunes disfuncions. Amb la reforma, l'aplicació a aquests últims vaixells de les mesures de protecció marítima depèn d'una avaluació a efectuar per les autoritats competents.

La reforma d'aquest Reial decret inclou la modificació de la composició dels denominats comitès consultius de protecció dels ports, que es constitueixen per les autoritats portuàries corresponents, i en què es preveu la presència de representants dels cossos de policies autonòmiques competents, respecte dels ports ubicats a les comunitats autònomes.

En aquest mateix Reial decret s'hi afegeix un nou precepte que regula la presència dels cossos i les forces de seguretat de l'Estat a bord de vaixells de passatge.

V

La modificació del Reial decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel qual es regulen les titulacions nàutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo, n'afecta l'article 10 i la seva finalitat és limitar l'excepció prevista fins ara a la necessitat de titulació per al maneig d'aquestes embarcacions.

D'aquesta manera, els casos de govern d'embarcacions d'esbarjo de motor de fins a 5 metres d'eslora i amb una potència nominal màxima de 15 CV per als quals no s'exigeix estar en possessió de cap titulació es restringeixen als usos privats i esportius. En canvi, en els casos d'arrendament d'aquestes embarcacions, l'arrendatari ha d'estar en possessió del títol corresponent. Aquest canvi es justifica pel nombre elevat d'incidents i accidents que es produïen en aquestes activitats.

Així mateix, es modifica l'annex IX d'aquest mateix Reial decret per afegir-hi un nou quadre, en què es recullen els títols expedits per Andorra. Aquest país va comunicar el 2 de maig de 2023 que havia reconegut tres títols nous (capità de iot, patró d'embarcacions d'esbarjo i patró de navegació bàsica), que substituïen els anteriors de patró de costa i patró d'altura. En la nova taula s'hi inclouen tots aquests títols i s'hi indica l'equivalència dels antics amb els nous, amb la finalitat de facilitar-ne l'autorització a Espanya.

VI

S'introdueixen una sèrie de canvis en el Reial decret 550/2020, de 2 de juny, pel qual es determinen les condicions de seguretat de les activitats de busseig.

Algunes de les modificacions es dirigeixen a la millora de la seguretat d'aquestes activitats. Així succeeix amb l'establiment d'una ràtio 1:1 entre l'alumne i el professor en

els baptismes de busseig. Sense eliminar la prohibició de parades de descompressió en el busseig recreatiu, s'inclou una previsió excepcional per fer-les.

Altres qüestions són objecte de flexibilització, com la referida als equips de busseig professional als ports esportius i als aiguamolls, la profunditat dels quals passa de vuit a deu metres. Succeeix el mateix amb els requisits del personal mínim per al busseig extractiu en la tècnica de subministrament de superfície, per al qual la regulació ha estat massa rígida. També es modifica l'equipament mínim per al busseig recreatiu en la tècnica de semiautònom per donar entrada al denominat busseig clàssic o amb escafandre.

S'actualitzen algunes de les disposicions referides a la intervenció de l'Administració marítima. En concret, a l'article 61.2 s'aclareix que la informació requerida per a l'exercici professional del busseig només s'ha de presentar a l'inici de l'activitat o quan se'n modifiquin les dades. Amb això s'evita la repetició innecessària de la informació esmentada. A l'article 65.1 s'indica que les condicions de seguretat específiques es poden adoptar no solament davant noves tècniques de busseig, sinó també quan es modifiquin les existents. D'aquesta manera es cobreix un buit que permet millorar la seguretat d'aquestes activitats.

A part d'això, dins del règim de titulacions de busseig es reconeixen les que disposin de la certificació deguda d'organismes internacionals de normalització que incloguin activitats subaquàtiques.

VII

El Reial decret 186/2023, de 21 de març, pel qual s'aprova el Reglament d'ordenació de la navegació marítima, va respondre al propòsit d'agrupar normes disperses i desfasades en aquest àmbit de la marina mercant. A més de renovar aquestes disposicions, s'hi van abordar qüestions que fins ara no tenien regulació, com succeïa en relació amb les operacions fora de límits. No obstant això, aquest Reglament ha provocat algunes disfuncions que convé corregir com més aviat millor per posar fi als dubtes generats, amb les dificultats pràctiques que això comporta.

La primera modificació es refereix als requisits exigits a les eines de gestió automàtica de la informació dels despatxos. D'aquesta manera se substitueix la previsió de generació d'alertes anterior, que se substitueix per la necessitat que aquestes eines permetin portar a terme el seguiment i el control de la informació que subministren els capitans, els patrons, els consignataris i els representants dels armadors o de les empreses navilieres.

De les matèries que regula el Reglament d'ordenació de la navegació marítima, se n'introdueixen aclariments en matèria de despatx, l'enrolament i el desenrolament dels tripulants, les operacions fora de límits i el fondeig.

Quant al règim del despatx, s'estableixen terminis concrets per a cada modalitat, les quals no es concedeixen de manera indefinida. Atès que el despatx té com a objectiu garantir el compliment dels requisits de seguretat dels vaixells, és necessari verificar periòdicament que es mantenen les condicions de navegabilitat.

Dins dels supòsits d'autorització expressa per al despatx de vaixells, s'aclareix que, en el supòsit d'adopció de la mesura provisional d'immobilització, l'autorització només és necessària després de l'aixecament d'aquesta mesura i no per un període de dotze mesos.

En aquest mateix precepte, raons de seguretat marítima justifiquen que s'exigeixi una autorització expressa per als vaixells mercants de pavelló no comunitari que facin navegació de cabotatge amb finalitat comercial i per als vaixells i les embarcacions autònoms. El primer d'aquests supòsits es deriva de la previsió de l'article 2 del Reial decret 1516/2007, de 16 de novembre, pel qual es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic. El segon és conseqüència de la necessitat de fer comprovacions i establir condicions especials per

als vaixells i les embarcacions autònoms. Aquesta mateixa justificació porta a excloure els vaixells autònoms del règim d'autodespatx.

Per raons idèntiques de seguretat marítima, i també jurídica, es desplega el règim aplicable al canvi temporal d'ús privat a comercial dels vaixells i de les embarcacions d'esbarjo. Això comporta concretar les condicions que s'han de complir per a la concessió de l'autorització per a aquest canvi d'ús.

Es modifiquen alguns dels supòsits subjectes al règim de despatx simplificat amb el propòsit d'incloure-hi, sens dubte, les embarcacions i no solament els vaixells. En relació amb la pesca, es permet el règim simplificat únicament als vaixells i les embarcacions de bandera espanyola; l'exclusió dels vaixells pesquers no nacionals s'explica per la impossibilitat de fer comprovacions sobre les llicències de pesca de manera automàtica. Finalment, s'amplia l'exigència del despatx inicial amb una autorització expressa a tots els vaixells o les embarcacions de bandera estrangera (sigui comunitària o d'un tercer país) que s'acullin al règim de despatx simplificat i no solament en els casos d'arrendament nàutic.

A més, es redueix la documentació que s'ha de presentar en el règim de despatx simplificat per part dels vaixells i les embarcacions de pesca, als quals no es demana que acreditin la possessió de llicència, autorització o permís de pesca, ja que la connexió entre les bases de dades dels òrgans administratius afectats en permet la comprovació. En relació amb les embarcacions i els vaixells d'esbarjo, es deixen d'exigir la declaració responsable i la declaració general del capità, que són objecte d'unificació en un document únic.

Pel que fa a l'enrolament i al desenrolament dels tripulants, es preveu, en primer lloc, l'existència d'una base de dades de la Direcció General de la Marina Mercant en què s'han d'inscriure els tripulants no nacionals enrolats als vaixells i a les embarcacions de bandera espanyola, i així es possibilita el control necessari de la seva titulació.

En segon lloc, s'aclareix que sempre és necessària una autorització de l'Administració marítima per acollir-se a l'enrolament múltiple i, a més, es limita a vaixells operats per la mateixa empresa naviliera. La raó d'aquest canvi es deriva de la possibilitat que es puguin notificar enrolaments en vaixells de diferents empreses sense que aquestes siguin coneixedores d'aquesta situació, la qual cosa pot donar lloc a incompliments involuntaris en les jornades de treball i de descans dels marins.

En tercer lloc, es modifiquen les previsions que es refereixen a les persones alienes a la tripulació i al passatge. D'una banda, aquestes persones s'han de declarar a la llista de tripulants i no de passatge. Amb això s'eviten els problemes que implica que es tracti de vaixells que no disposen de llistes de passatgers i els problemes que comporta que s'incloguin en aquestes últimes pel que fa al recompte de passatgers. S'exclouen determinades obligacions quan aquestes persones alienes a la tripulació i al passatge són empleats públics, per als quals no s'exigeix que disposin d'una assegurança, sinó que basta la cobertura que ofereix l'Administració pública.

En relació amb les operacions fora de límits, s'hi incorpora la possibilitat que les capitanies marítimes estableixin un règim general per a la realització d'aquestes operacions en el seu àmbit de competència. En aquests casos, el compliment dels requisits que prevegi aquesta resolució pot comportar l'autorització de l'operació esmentada, llevat que se'n faci una denegació expressa.

L'última modificació del Reglament d'ordenació de la navegació marítima es refereix al règim de fondeig que preveuen els articles 43 i 45 per cobrir la llacuna existent en relació amb els fondeigs que pugui autoritzar l'Administració marítima.

VIII

La modificació del Reial decret 332/2023, de 3 de maig, pel qual es regula la compensació al transport marítim i aeri de mercaderies amb origen o destinació a Ceuta i Melilla, consisteix a revisar la segmentació dels beneficiaris de les compensacions i

ampliar la previsió de termini per a l'aprovació de la convocatòria per a l'atorgament de les compensacions.

La regulació vigent fins ara era incompleta en el sentit que només preveia que el transport de les mercaderies perilloses tingués l'origen a Ceuta i Melilla, però no les que tinguin la destinació a aquestes ciutats autònomes.

Aquesta modificació obliga, al seu torn, a preveure com a beneficiari de les compensacions no solament els remitents o els expedidors, sinó també els receptors o els destinataris de les dites mercaderies perilloses, en atenció a qui assumeixi els costos subvencionables del transport esmentat.

En el mateix Reial decret 332/2023, de 3 de maig, s'amplia el termini per efectuar la convocatòria anual per a l'atorgament de les compensacions. Així es passa del primer quadrimestre al primer semestre de cada any, la qual cosa dona més flexibilitat per a la tramitació del procediment.

IX

El Reial decret 118/2024, de 30 de gener, pel qual s'estableixen limitacions a la navegació marítima per a la protecció i la recuperació del Mar Menor, va establir les condicions i les limitacions que han de complir els vaixells i les embarcacions, tant de bandera espanyola com estrangera, per a la navegació marítima al Mar Menor, amb la finalitat de contribuir a la seva protecció i recuperació.

Una de les qüestions fonamentals que regula aquesta norma és la relativa a les limitacions i les prohibicions de fondeig. En aquest sentit, s'hi indica que solament es permet el fondeig als polígons de fondeig autoritzats degudament i als espais permesos de manera expressa de la franja litoral mediterrània de la Regió de Múrcia per l'òrgan autonòmic competent. També s'hi indica que, en qualsevol cas, queda prohibit el fondeig a les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Aquesta previsió és errònia perquè tot el Mar Menor té la condició de ZEPA, la qual cosa fa impossible el fondeig d'embarcacions, cosa que no constituïa el propòsit de la norma.

La finalitat de la modificació del Reial decret és aclarir aquesta qüestió i procurar una redacció coherent amb la protecció necessària del Mar Menor i, al mateix temps, amb la pràctica de la navegació d'esbarjo que tradicionalment té lloc en aquestes aigües i l'exercici de les competències que corresponen a les administracions públiques.

X

Com ja s'ha apuntat en diferents apartats d'aquest preàmbul, aquest Reial decret respecta els principis de bona regulació que preveu l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Aquests principis són els de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

Aquest Reial decret respon a un propòsit d'interès general com és posar fi a dubtes i disfuncionalitats detectats en diferents disposicions en matèria de marina mercant. Aquesta situació posa de manifest la necessitat d'aquesta norma i que les noves previsions dotin cadascun dels reials decrets modificats d'una regulació més eficaç i eficient.

Lligat estretament a això, aquesta norma comporta més seguretat jurídica per a tots els actors afectats per les disposicions reglamentàries que s'integren en l'àmbit de la marina mercant. La certesa de les normes que exigeix aquest principi bàsic de l'Estat de dret exigeix la correcció dels preceptes responsables d'incerteses en la seva aplicació.

La reforma respecta el principi de proporcionalitat i es limita a la introducció de les modificacions considerades estrictament necessàries. A això s'hi suma el fet que les normes que inclou aquest Reial decret han comportat l'opció per les mesures menys restrictives dels drets dels afectats o, si s'escau, les que imposin menys obligacions als destinataris.

El principi d'eficiència es manifesta en el fet que la iniciativa normativa no imposa càrregues administratives innecessàries o accessòries i racionalitza la gestió dels recursos públics.

El principi de transparència es reflecteix tant en la participació donada als ciutadans i destinataris de la norma. Així mateix, la tramitació ha inclòs l'audiència a les comunitats autònomes amb litoral i les ciutats de Ceuta i Melilla. Aquesta participació ha inclòs l'exposició dels motius que expliquen les modificacions que incorpora aquest Reial decret.

Finalment, aquest Reial decret s'ha redactat i estructurat seguint principis de comunicació jurídica clara, amb la finalitat de facilitar-ne la comprensió pel conjunt dels ciutadans. En concret, s'hi han tingut en compte la norma espanyola UNE-ISO 24495-1, de febrer de 2024, sobre llenguatge clar, i la norma ISO 24495-2, d'agost de 2025, sobre llenguatge clar i comunicació jurídica.

XI

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant, el contingut del qual es concreta des del punt de vista legal a l'article 6.1 del text refós a la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre. Les lletres c) i d) del precepte esmentat prescriuen que la seguretat de la navegació i de la vida humana al mar, així com la seguretat marítima, són continguts propis de l'àmbit de la marina mercant.

La disposició final segona del text refós esmentat habilita el Govern per aprovar les normes reglamentàries que requereixin el seu desplegament i la seva aplicació. De la mateixa manera, l'apartat 2 de la disposició final novena de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima, autoritza el Govern perquè dicti totes les disposicions que siguin necessàries per a l'execució i el compliment deguts del que disposa la dita Llei.

Així mateix, l'article tercer d'aquest Reial decret es fonamenta en la competència exclusiva de l'Estat en matèria de seguretat pública, que conté l'article 149.1.29a de la Constitució espanyola. Per la seva banda, l'article setè també s'empara en la competència exclusiva de l'Estat en matèria de trànsit i transport aeri, que preveu igualment l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola.

La tramitació d'aquest Reial decret ha complert les regles de procediment que preveu l'article 26 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, i altres normes aplicables. Com ja s'ha indicat, s'han portat a terme tant la consulta com l'audiència pública i es va demanar un informe a les comunitats autònomes amb litoral i a les ciutats de Ceuta i Melilla.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública, escoltat el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 23 de desembre de 2025,

DISPOSO:

Article primer. *Modificació del Reial decret 259/2002, de 8 de març, pel qual s'actualitzen les mesures de seguretat en la utilització de les motos nàutiques.*

El Reial decret 259/2002, de 8 de març, pel qual s'actualitzen les mesures de seguretat en la utilització de les motos nàutiques, queda modificat de la manera següent:

U. S'hi modifiquen les lletres a) i b) de l'apartat 2 de l'article 2:

«a) Lloguer per hores o fracció, per empreses dedicades a aquesta activitat i proveïdes de les instal·lacions que determina aquest Reial decret. La zona de navegació de les motos nàutiques que es governin sota aquesta modalitat s'ha

d'ajustar com a màxim als límits del circuit que estableix per a això l'article 7.3.b), excepte en cas que l'usuari que governi la moto estigui proveït del títol corresponent, cas en què s'assimila a l'arrendament per dies.

b) Lloguer per hores o fracció, per les empreses dedicades a l'arrendament de motos nàutiques, per fer excursions col·lectives en navegació i excursions individuals amb el monitor amb titulació de motonàutica patronejant la moto nàutica i l'usuari de passatger.»

Dos. S'hi modifica l'apartat 3 de l'article 5:

«3. Per governar motos nàutiques arrendades per dies, d'acord amb la modalitat que preveu l'article 2.2.c), es requereix estar en possessió del títol corresponent, d'acord amb els apartats 1 i 2. En tot cas, les dades de la targeta acreditativa exhibida pels usuaris que hagin de governar la moto han de figurar en el contracte d'arrendament.»

Tres. S'hi modifiquen les lletres b) a e), així com la lletra i), de l'apartat 2 de l'article 7:

«b) Una embarcació o moto nàutica per traslladar els usuaris. Si l'activitat té la seva base de sortida des d'un port i té l'autorització corresponent per partir des d'aquesta base, no és necessari aquest requisit.

c) Si és necessària la seva utilització, una zona on poder fondejar les motos nàutiques, o plataformes flotants on romanguin les motos, fins que les utilitzin els usuaris, d'acord amb la ubicació que determini l'Administració competent. Les motos nàutiques de lloguer no poden estar varades o estacionades a la platja.

d) Una zona on poder explicar el funcionament de la moto nàutica i les normatives que s'han de complir a tots els usuaris que hagin d'anar a bord de les motos. Aquesta zona pot ser al port, una plataforma flotant o qualsevol altre espai on s'eviti que l'usuari es pugui sentir indisposat per l'acció del mar. L'explicació esmentada l'ha de fer un dels monitors. Aquesta classe teòrica s'ha de fer abans de la utilització de les motos nàutiques i ha de versar sobre el seu maneig i les normes bàsiques de navegació. Aquestes classes teòriques han de tenir la durada necessària que assegurí que els usuaris assimilïn els coneixements teòrics indispensables per al seu bon maneig i la seguretat en la navegació.

e) Una embarcació o moto nàutica de salvament per traslladar els usuaris i aquells altres que participin en els cursos d'instrucció.»

«i) Una dotació mínima de personal de dos monitors de motonàutica. Cada monitor controlador ha de supervisar un màxim de quatre motos, cadascuna de les quals ha de portar a bord com a màxim dos usuaris, excepte en els casos en què l'especificació tècnica de la moto ho limiti a un usuari únic. L'empresa ha de comptar amb monitors suficients per atendre el nombre d'usuaris existents en cada moment.»

Quatre. S'hi modifica la lletra a) de l'apartat 4 de l'article 7:

«a) Les excursions col·lectives en navegació s'han de portar a terme, de manera preferent, amb un monitor al capdavant de quatre motos en posició de fletxa de dos en dos, en paral·lel, a continuació del monitor. La separació ha de ser com a mínim de 25 metres, depenent sempre de l'estat del mar, i és el monitor qui decideix aquesta distància. Si hi ha més de quatre motos, s'han de fer amb un altre monitor, amb la mateixa formació i separades de la primera. Els usuaris que vagin governant les motos han de mantenir sempre les distàncies i la formació que els hagi indicat el monitor i no es poden avançar entre ells. El nombre d'usuaris a bord de cadascuna de les motos és com a màxim dos, excepte en aquelles en què l'especificació tècnica de la moto ho limiti a un usuari únic.»

Cinc. S'hi modifica l'article 8:

«Article 8. *Registre d'activitats.*

Les empreses dedicades al lloguer de motos nàutiques han de disposar de registres, a disposició de la capitania marítima, en què han de figurar la identitat i la titulació nàutica dels monitors i de tots els usuaris que vagin a bord de la moto, així com la identificació de les motos llogades i els períodes de lloguer.»

Article segon. *Modificació del Reial decret 1516/2007, de 16 de novembre, pel qual es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic.*

El Reial decret 1516/2007, de 16 de novembre, pel qual es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic, queda modificat de la manera següent:

U. S'hi modifica l'article 2:

«Article 2. *Navegació de cabotatge.*

1. La navegació de cabotatge amb finalitat mercantil, tal com es defineix en la legislació de la marina mercant, queda reservada a vaixells mercants espanyols i dels restants estats membres de la Unió Europea i de l'Espai Econòmic Europeu, de conformitat amb el que disposa l'article 1.1 del Reglament (CEE) 3577/92 del Consell, de 7 de desembre.

2. Excepcionalment i de conformitat amb el que disposa l'article 257 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, quan no hi hagi vaixells mercants aptes i disponibles abanderats als estats que esmenta l'apartat anterior, la Direcció General de la Marina Mercant pot autoritzar la contractació i l'ús de vaixells mercants abanderats en tercers estats, pel temps que perduri aquesta circumstància. També és necessària la dispensa de bandera per als vaixells de la Unió Europea o de l'Espai Econòmic Europeu no autoritzats a accedir al cabotatge en el seu propi Estat de bandera.

3. En les línies regulars de cabotatge només es pot sol·licitar la dispensa de bandera en els supòsits següents:

a) En el cas d'avarades reglamentàries dels vaixells adscrits i pel temps que perduri aquesta circumstància fins a un màxim de seixanta dies, i s'ha de reincorporar a la línia el vaixell avarat una vegada finalitzi la dita avarada.

b) En el cas d'avaries, accidents o causes de força major.

c) En cas que no hi hagi un vaixell mercant espanyol o, si s'escau, de bandera de la Unió Europea o de l'Espai Econòmic Europeu adequat i disponible a la línia de què es tracti i per a cada trajecte.

4. Les dispenses s'han de sol·licitar per a cada viatge, incloent-hi totes les escales intermèdies, o per a cada rotació quan el port d'origen i el port de destinació final sigui el mateix, i amb la indicació de:

a) Les característiques principals del vaixell que es requereix.

b) El tipus de mercaderia transportada.

c) El període de dates per a la càrrega.

5. La sol·licitud de dispensa s'ha de presentar a través del registre electrònic accessible a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Si la sol·licitud de dispensa no compleix els requisits exigits, s'ha de requerir a l'interessat que, en un termini de deu dies, esmeni la falta o adjunti els documents i la informació preceptius, amb la indicació que, si no ho fa així, se'l té per desistit de la seva petició, de conformitat amb el que disposa l'article 68 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

S'ha de donar publicitat a la sol·licitud per un termini de 48 hores, i la dispensa s'entén concedida si en aquest termini no s'ofereix un vaixell mercant apte i disponible de bandera espanyola o dels estats restants que indica l'apartat 1.

6. En cas de carregaments complets, es considera un vaixell apte per al transport aquell de bandera espanyola o de la Unió Europea o de l'Espai Econòmic Europeu la capacitat de transport del qual per a la càrrega sol·licitada no sigui superior en més d'un 20% al total de la càrrega indicada pel sol·licitant per transportar, sigui pel pes de la mercaderia o pel seu volum de celler. La necessitat de mitjans de càrrega propis a bord no és una justificació per no considerar un vaixell apte quan els terminals dels ports de càrrega i descàrrega que indica la sol·licitud disposin de mitjans propis que es puguin emprar per a aquest fi.

El període de dates per a la càrrega que indica la sol·licitud no pot tenir una amplitud de més de quatre dies i no se'n pot endarrerir l'efectivitat en més de 48 hores; en cas contrari, la sol·licitud caduca, i se n'ha de presentar una de nova. Les dates de càrrega no poden superar els vint dies des de la sol·licitud.»

Dos. S'hi modifica l'apartat 2 de l'article 12:

«2. La subscripció d'un contracte és compatible amb l'establiment d'altres línies regulars sotmeses al règim que regula el capítol I, previ estudi del seu impacte sobre l'equilibri econòmic del contracte vigent.»

Article tercer. *Modificació del Reial decret 1617/2007, de 7 de desembre, pel qual s'estableixen mesures per a la millora de la protecció dels ports i del transport marítim.*

El Reial decret 1617/2007, de 7 de desembre, pel qual s'estableixen mesures per a la millora de la protecció dels ports i del transport marítim, queda modificat de la manera següent:

U. S'hi modifica la lletra b) i s'hi afegeix una nova lletra c) a l'apartat 1 de l'article 3:

«b) Vaixells de passatge dedicats al trànsit nacional pertanyents a la classe A, segons la definició del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que facin travessies entre ports espanyols, i a les seves companyies.

c) Vaixells de passatge dedicats al trànsit nacional pertanyents a altres classes quan es determini així mitjançant una ordre ministerial, en virtut d'una anàlisi de riscos prèvia per a la protecció marítima elaborada pel Ministeri de l'Interior en relació amb la seva exposició a actes il·lícits deliberats.»

Dos. S'hi afegeix una nova lletra j) a l'apartat 2 de l'article 8:

«j) Un representant del cos de policia autonòmica competent, respecte dels ports ubicats a les comunitats autònomes que hagin assumit estatutàriament competències policials plenes per a la protecció de persones i béns.»

Tres. S'hi afegeix un article 20 bis:

«Article 20 bis. *Vigilància a bord de vaixells.*

1. A fi de vetllar per la protecció marítima i mantenir la seguretat pública, el Ministeri de l'Interior pot acordar la presència a bord dels vaixells dedicats al transport de passatgers de membres de les forces i els cossos de seguretat de l'Estat, uniformats o no, en l'exercici de les funcions que els atribueixen la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, de forces i cossos de seguretat, i la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, de protecció de la seguretat ciutadana.

2. La determinació dels supòsits, de les condicions i dels procediments en què s'acordi la presència dels efectius esmentats correspon al Ministeri de l'Interior, a través de l'òrgan competent, prèvia coordinació amb la Direcció General de la Marina Mercant i, si s'escau, amb les companyies navilieres afectades.

El Ministeri de l'Interior pot formalitzar convenis o acords de col·laboració amb la Direcció General de la Marina Mercant i amb les associacions representatives del sector navilier per establir els mecanismes operatius, de comunicació i de coordinació necessaris per a l'aplicació d'aquest article.

3. En cap cas, la presència a bord de membres de les forces i els cossos de seguretat de l'Estat no altera l'autoritat del capità del vaixell en matèria de seguretat de la navegació, ni les competències que la legislació marítima li atribueix, sense perjudici de les funcions pròpies de les forces i els cossos de seguretat en l'àmbit de la seguretat pública.»

Article quart. *Modificació del Reial decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel qual es regulen les titulacions nàutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo.*

El Reial decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel qual es regulen les titulacions nàutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo, queda modificat de la manera següent:

U. S'hi modifica l'article 10:

«Article 10. *Excepcions.*

1. No és necessari estar en possessió de les titulacions nàutiques d'esbarjo que regula aquest títol en els casos següents:

- a) Per a l'ús privat d'embarcacions d'esbarjo de motor de fins a 5 metres d'eslora i amb una potència nominal màxima de 15 CV, sense dispositiu reductor de potència.
- b) Per a l'ús esportiu d'embarcacions de vela de fins a 6 metres d'eslora.
- c) Per al maneig d'artefactes flotants o de platja.

En aquests casos, no es permet que les embarcacions o els artefactes s'allunyin més de 2 milles nàutiques del port, la marina o la platja de sortida, i l'activitat s'ha de dur a terme en règim de navegació diürna.

- 2. S'exceptuen d'aquest règim les motos nàutiques.
- 3. És un requisit necessari haver complert 18 anys, sense que hi sigui aplicable el que disposa l'article 13.2.
- 4. No és necessari complir els requisits d'edat ni de titulació que regula aquest títol per a la preparació i la participació en competicions marítimes esportives oficials.»

Dos. A l'annex IX, sobre «Títols expedits per altres estats», s'hi substitueix la taula corresponent a les titulacions d'Andorra per la següent:

	TÍTOLS	ATRIBUCIONS	OBSERVACIONS
«ANDORRA.	Capità de iot.	Embarcacions de fins a 24 metres d'eslora (motor i vela), sense limitacions.	
	Patró d'embarcacions d'esbarjo.	Embarcacions de fins a 15 metres d'eslora (motor i vela), sense allunyar-se més de 12 milles de la costa.	Segons l'habilitació (pot ampliar el límit de navegació fins a 60 milles de la costa).
	Patró de navegació bàsica.	Embarcacions de motor de fins a 7 metres d'eslora (motor i vela), sense allunyar-se més de 3 milles de la costa en navegació diürna.	
	Patró de costa	Embarcacions de fins a 15 metres d'eslora (motor i vela), sense allunyar-se més de 12 milles de la costa.	Títol antic equivalent al nou títol andorrà de patró d'embarcacions d'esbarjo.
	Patró d'altura	Embarcacions de fins a 24 metres d'eslora (motor i vela), sense limitacions.	Títol antic equivalent al nou títol andorrà de capità de iot.»

Article cinquè. *Modificació del Reial decret 550/2020, de 2 de juny, pel qual es determinen les condicions de seguretat de les activitats de busseig.*

El Reial decret 550/2020, de 2 de juny, pel qual es determinen les condicions de seguretat de les activitats de busseig, queda modificat de la manera següent:

U. S'hi modifica l'article 9:

«Article 9. *Necessitat de formació. Acompanyament en els baptismes de busseig.*

1. D'acord amb la modalitat de busseig de què es tracti, el bussejador ha de disposar de la formació adequada i necessària d'acord amb l'exposició hiperbàrica a què se sotmeti.

2. Cada curs de busseig ha de preveure la formació prèvia necessària. No s'exigeix la formació als participants en un programa de formació inicial, presa de contacte o baptisme de busseig.

3. Cada participant en un baptisme de busseig ha d'estar acompanyat individualment per un instructor, que no pot supervisar més d'un alumne al mateix temps.»

Dos. S'hi afegeix un nou paràgraf final a l'apartat 1 de l'article 18:

«Quan una emergència o una incidència excepcional obligui a efectuar una descompressió, la seva realització s'ha d'ajustar al resultat previst a l'ordinador de busseig o a les taules de descompressió, en funció de la profunditat i del temps d'exposició bàrica, sense que hagin de superar els deu minuts en total.»

Tres. S'hi modifica l'apartat 2 de l'article 28:

«2. En profunditats inferiors a vuit metres, el personal mínim de busseig pot ser de tres membres, que són un cap d'equip i dos bussejadors a l'aigua.

L'operació de busseig s'ha de portar a terme sota la supervisió visual permanent del cap d'equip sobre els dos bussejadors a l'aigua, i respectant les limitacions del busseig professional en tècnica d'autònom.

La profunditat és de fins a deu metres quan es tracti de treballs en aigües interiors de ports esportius i marines.»

Quatre. S'hi modifica l'article 59:

«Article 59. *Personal mínim.*

1. El personal mínim en el busseig extractiu en la tècnica de subministrament de superfície és de tres membres: un cap d'equip, un o dos bussejadors a l'aigua i un bussejador de seguretat, preparat per intervenir en tot moment. Aquest últim no és necessari quan hi hagi dos bussejadors a l'aigua.

2. L'equip mínim de busseig es pot incrementar fins a tres bussejadors a l'aigua depenent de la valoració de riscos de la feina a fer.

3. L'equip de busseig es pot reduir fins a dos bussejadors quan el cap d'equip hagi valorat tots els factors determinants de l'activitat a dur a terme. Entre aquests factors, es considera:

- a) La naturalesa de la feina a fer.
- b) La profunditat màxima assolida.
- c) La distància de la costa.
- d) L'experiència prèvia dels bussejadors.
- e) Les condicions climàtiques.
- f) L'estat del mar.
- g) La capacitat del sistema de subministrament per garantir l'aportació constant d'aire des de la superfície.»

Cinc. S'hi modifica l'apartat 2 de l'article 61.

«2. Aquesta informació s'ha de proporcionar a través de la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, amb la indicació de les dades personals i de contacte de la persona física o jurídica de què es tracti que assenyalava l'annex IV. Aquesta informació únicament s'ha de facilitar quan el titular de l'activitat s'estableixi per primera vegada o hi hagi una variació en les dades de l'annex IV.»

Sis. S'hi modifica l'apartat 1 de l'article 65:

«1. En cas d'aparició de noves tècniques de busseig o adaptació de les existents que ho justifiquin així, la Direcció General de la Marina Mercant pot autoritzar que la seva pràctica s'ajusti a condicions de seguretat específica diferents de les que estableix aquest Reial decret. Aquesta autorització ha d'estar motivada degudament i ha de determinar aspectes com les profunditats màximes, els temps màxims d'exposició, el personal mínim requerit o l'equipament essencial.

Quan les tècniques noves en qualsevol de les modalitats de busseig impliquin riscos per a la seguretat marítima, la Direcció General de la Marina Mercant en pot suspendre l'ús.»

Set. S'hi afegeix un apartat 3 nou a la disposició transitòria primera:

«3. Es reconeixen les titulacions que compleixin estàndards internacionals de seguretat i disposin de la certificació o la convalidació d'organismes reconeguts en l'àmbit internacional i europeu.»

Vuit. S'hi afegeix un paràgraf final a l'apartat 1.3 de l'annex III:

«En el cas del busseig clàssic, se substitueixen les aletes per les botes i el dispositiu de control de pressió del subministrament d'aire s'ha de trobar a la superfície.»

Article sisè. *Modificació del Reglament d'ordenació de la navegació marítima, aprovat pel Reial decret 186/2023, de 21 de març.*

El Reglament d'ordenació de la navegació marítima, aprovat pel Reial decret 186/2023, de 21 de març, queda modificat de la manera següent:

U. S'hi modifica el primer paràgraf de l'apartat 1 de l'article 4:

«1. L'Administració marítima ha de disposar de les eines de gestió automàtica de la informació subministrada pels capitans, patrons, consignataris i representants dels armadors o de les empreses navilieres, relacionada amb aquest Reglament, que permetin portar-ne a terme el seguiment i el control.»

Dos. S'hi modifica l'apartat 2 de l'article 6:

«2. El temps de vigència del despatx no pot superar el termini d'un any des de la presentació de la declaració responsable, tant en el règim general com en el simplificat. Expirat aquest termini, s'ha de presentar una nova declaració responsable.

La resolució d'autorització expressa ha de tenir un període de vigència determinat que ha de ser per viatge o per un període no superior a tres mesos, en funció de l'activitat que ha de fer el vaixell.

Segui quina sigui la modalitat, el despatx d'un vaixell o una embarcació de pavelló espanyol perd l'eficàcia si s'esdevé la pèrdua de validesa de qualsevol dels seus certificats obligatoris. Aquesta mateixa regla s'aplica als vaixells matriculats en algun país de la Unió Europea que operin en una línia regular, incloent-hi el servei de transport marítim de cabotatge insular de passatgers, així com els matriculats en tercers països autoritzats degudament per fer cabotatge, que efectuïn escales en ports espanyols.»

Tres. S'hi modifica la lletra ñ) de l'apartat 1 de l'article 7 i s'hi afegeixen dues noves lletres q) i r) al mateix apartat:

«ñ) Els vaixells o les embarcacions que hagin estat objecte d'una mesura provisional d'immobilització, que impliqui la prohibició que es faci a la mar, després de l'aixecament de la mesura. Se n'exceptuen els vaixells o les embarcacions de pesca en cas que la mesura provisional l'hagi imposat l'autoritat pesquera i s'hagi aixecat.»

«q) Els vaixells i les embarcacions mercants de pavelló no comunitari que facin navegació de cabotatge amb finalitat mercantil.

r) Els vaixells i les embarcacions autònoms.»

Quatre. S'hi modifica l'article 9:

«Article 9. *Supòsits d'autorització expressa per al despatx de vaixells i embarcacions d'esbarjo.*

1. Els vaixells i les embarcacions d'esbarjo requereixen una autorització expressa de despatx en els casos següents:

a) Quan se sol·liciti un canvi temporal d'ús privat a comercial, per un termini no superior a tres mesos consecutius en l'any natural.

b) Quan se sol·liciti una autorització puntual per a un viatge o una activitat diferent d'aquella per a la qual el vaixell o l'embarcació d'esbarjo està autoritzat, sempre que la categoria de disseny ho permeti.

c) Quan es tracti del primer despatx d'un vaixell o una embarcació d'esbarjo de pavelló comunitari o d'un tercer país que hagi d'operar en arrendament nàutic en espais marítims espanyols, de manera que s'acrediti que compleix els mateixos requisits exigibles als de pavelló espanyol.

2. Per a l'autorització del canvi temporal de l'ús privat a un altre de comercial d'un vaixell o una embarcació d'esbarjo, s'exigeix el compliment dels requisits següents:

a) Estar matriculada a la llista setena del Registre de vaixells.

b) Disposar de certificats en vigor.

c) Durant el període d'autorització de despatx per a la realització de l'ús comercial, el vaixell o l'embarcació està sotmès al mateix règim de reconeixements aplicables als vaixells i les embarcacions d'esbarjo de la llista sisena. Els informes emesos per l'entitat col·laboradora d'inspecció després de la realització d'aquests reconeixements s'han d'adjuntar sempre al certificat de registre.

d) Durant el període de temps d'autorització de despatx, el vaixell o l'embarcació ha de disposar, a més de l'assegurança que preveu la regulació de l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria per a embarcacions d'esbarjo o esportives, d'una assegurança d'accidents que cobreixi els riscos de mort o lesions corporals per a totes les persones a bord, d'acord amb la normativa estatal o autonòmica que regula l'arrendament nàutic. Les quanties mínimes d'aquestes assegurances, així com l'obligat a contractar-les com a prenedor, han de respectar el que disposa la seva normativa reguladora.

e) Durant el període d'ús comercial, el vaixell o l'embarcació d'esbarjo ha d'estar gestionat per una empresa dedicada a l'arrendament nàutic o, si s'escau, amb capacitat per assumir les responsabilitats d'aquest apartat i que tingui per objecte social aquesta activitat. Correspon a l'empresa sol·licitar el canvi temporal d'ús i la seva anotació en el registre de vaixells, amb la indicació del període que comprèn, així com assumir la gestió del despatx d'aquests vaixells o embarcacions durant el temps d'ús comercial.

Quan la gestió del vaixell o l'embarcació no la porti a terme una empresa d'arrendament nàutic, correspon a l'arrendatari la contractació del patró i, si s'escau, dels altres membres de la dotació.

En cap cas no es pot utilitzar el vaixell o l'embarcació per a una activitat diferent de l'arrendament nàutic que regula la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima, durant el període d'autorització del despatx. Tampoc el propietari del vaixell o l'embarcació ni qualsevol persona relacionada amb ell no poden prestar servei a bord durant el període de canvi temporal de l'ús, a excepció de la dotació amb títol professional que hi estigui enrolada de manera permanent.

3. No s'autoritza el canvi temporal de l'ús privat a comercial a les motos nàutiques.»

Cinc. S'hi afegeix un nou paràgraf a l'article 14:

«Aquest article no s'aplica en el cas de vaixells i embarcacions autònoms.»

Sis. S'hi modifiquen les lletres b), e) i f) de l'apartat 2 i l'apartat 3 de l'article 15:

«b) Les embarcacions i els vaixells d'esbarjo quan naveguin amb tripulació professional, tant de pavelló espanyol com estranger.»

«e) Les embarcacions i els vaixells dedicats exclusivament a la navegació per aigües interiors marítimes, com ara els remolcadors, les embarcacions i els artefactes navals dedicats als serveis de ports, rades i badies.

f) Les embarcacions i els vaixells dedicats a navegacions en les quals el vaixell torni al port de partida dins de les vint-i-quatre hores des de la sortida d'aquell port, fins i tot havent fet escales en altres ports o instal·lacions.»

«3. Els vaixells i les embarcacions de pavelló d'un tercer país, independentment de la seva activitat, que vulguin operar en aigües jurisdiccionals espanyoles es poden acollir al règim de despatx simplificat sempre que hagin despatxat, a l'inici de la seva activitat, mitjançant el procediment de despatx amb una autorització expressa que preveu l'article 9.»

Set. S'hi modifiquen els apartats 2 i 3 de l'article 16:

«2. Quan es tracti d'un vaixell o una embarcació de pesca, han de posar a disposició de l'Administració marítima, quan se'ls requereixi, la llicència, l'autorització o el permís de pesca.

3. En el cas dels vaixells i les embarcacions d'esbarjo i pesca, la declaració responsable presentada té la consideració de declaració general del capità.»

Vuit. S'hi afegeix una nova lletra e) a l'apartat 2 de l'article 17:

«e) Transcorregut un any des de la presentació de la declaració responsable.»

Nou. S'hi afegeix un nou apartat 3 a l'article 21:

«3. A fi d'acreditar el compliment dels requisits que estableixen l'article 158 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant i l'article 165 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima, el capità, l'armador o el navilier, amb caràcter previ a l'enrolament, ha d'inscriure els tripulants estrangers en una base de dades de la Direcció General de la Marina Mercant, per mitjà de la seu electrònica associada corresponent.»

Deu. S'hi modifiquen els apartats 1 i 3 de l'article 22:

«1. El cap de districte marítim o el capità marítim pot autoritzar, mitjançant una resolució motivada:

a) L'enrolament de la mateixa tripulació en més d'un vaixell o una embarcació dedicat a la navegació interior o que tingui unes característiques similars, o a la pesca local o de litoral, sempre que es tracti de vaixells o embarcacions que prestin servei en el mateix port o en ports pròxims i siguin operats per la mateixa empresa naviliera o armador.

b) L'enrolament múltiple de tripulants als vaixells o les embarcacions que facin les mateixes activitats que preveu la lletra anterior quan siguin operats per empreses navilieres o armadors diferents.

En tots dos casos, els membres de la tripulació es poden embarcar indistintament en cada vaixell o embarcació sense la necessitat d'una notificació prèvia, sempre que es facin a la mar complint les tripulacions mínimes establertes per a cada vaixell o embarcació i s'anotin al rol de despatx i dotació els membres de la tripulació embarcats efectivament.

Als efectes d'aquest article, s'entenen per ports pròxims els que són dins de l'àmbit de competència d'una mateixa capitania marítima. En el cas de ports propers, però sota la competència de capitanies marítimes adjacents, el cap de

districte marítim o el capità marítim al qual se sol·liciti l'autorització l'ha de resoldre una vegada que disposi de l'informe favorable l'altra capitania marítima.»

«3. El cap de districte marítim o el capità marítim pot autoritzar l'enrolament simultani de més d'una tripulació als vaixells o les embarcacions les tripulacions dels quals estiguin sotmeses a rotacions freqüents en funció dels períodes de treball, sempre que compleixin les tripulacions mínimes establertes.

En aquest cas, només és necessari comunicar a l'Administració marítima la identitat dels membres de la tripulació quan s'esdevingui un canvi dels membres que la componen.»

Onze. S'hi modifiquen la lletra e) de l'apartat 5, l'apartat 6 de l'article 26 i s'hi afegeix un nou apartat 7:

«e) El número de la pòlissa de l'assegurança, la companyia, la data d'inici i la data de finalització de la cobertura.»

«6. Les persones alienes a la tripulació i al passatge s'han de consignar a la llista de tripulació, de conformitat amb els formularis FAL.

7. Per al personal de les administracions públiques que s'hagi d'embarcar per a l'exercici de les seves funcions en vaixells o embarcacions en navegació sense pertànyer a la dotació, no és aplicable el que disposen els apartats 2 i 5.e).»

Dotze. S'hi afegeix un nou apartat 4 a l'article 34:

«4. Cada capitania marítima pot dictar una resolució en què es concretin, amb un caràcter general, l'àmbit geogràfic, les condicions i els requisits a què se subjecta la realització de les operacions fora de límits, incloent-hi, si s'escau, els criteris que permetrien la reducció del termini mínim de presentació de les sol·licituds d'autorització de 48 hores, que preveu l'apartat 2 de l'article 35.»

Tretze. S'hi modifica l'apartat 3 de l'article 35:

«3. L'autorització de la capitania marítima determina la localització geogràfica en què ha de tenir lloc l'operació fora de límits, així com les condicions i els requisits que s'han de seguir per dur-la a terme.

L'autorització s'entén concedida quan ho prevegi així la resolució de la capitania marítima que esmenta l'apartat 4 de l'article 34, llevat que es denegui de manera expressa en el termini de 48 hores des que se'n va presentar la sol·licitud.»

Catorze. S'hi modifica l'article 43:

«Article 43. *Fondeig i interrupció de la navegació de vaixells en aigües interiors marítimes i al mar territorial.*

1. Els vaixells mercants no poden fondejar ni interrompre la navegació al mar territorial espanyol o a les aigües interiors marítimes que no formin part de les zones de serveis portuàries o de les zones de detenció i fondeig designades per l'Administració marítima. Se n'exceptuen els supòsits d'avaria, força major o autorització expressa de l'Administració marítima.

2. Si s'esdevé el fondeig o la interrupció de la navegació per una avaria o una causa de força major, el capità del vaixell ha de notificar a la capitania marítima i al centre de coordinació de salvament més proper al lloc on ocorrin els fets, de manera immediata, la informació següent:

a) El lloc, la data i l'hora de la interrupció o del fondeig.

b) La causa que ho motiva, les condicions de navegabilitat del vaixell i l'assistència que necessita.

- c) El temps estimat de permanència a les aigües o a l'ancoratge.
- d) La quantitat i la classe de mercaderies a bord, incloent-hi la seva estiba, i en particular de la càrrega de mercaderies perilloses i mercaderies contaminants.
- e) El port de procedència i de destinació.
- f) Les dades dels armadors, dels noliejadors, dels agents, de les entitats asseguradores (club P&I) i del seu representant a Espanya.
- g) Qualsevol altra informació que se li requereixi en consideració a les circumstàncies del fondeig.

3. En els supòsits de l'apartat anterior, quan el temps estimat de fondeig o d'interrupció de la navegació hagi de superar 24 hores o la gravetat de la situació ho justifiqui, s'exigeix al capità del vaixell:

- a) Que designi un consignatari.
- b) Que asseguri la disponibilitat d'un remolcador amb una capacitat suficient de tir per al vaixell de què es tracti.
- c) Que adopti, en general, les mesures que puguin ser necessàries per garantir la seguretat marítima i per a la prevenció de la contaminació del medi ambient marí.

4. Quan el fondeig o la interrupció de la navegació l'autoritzi l'Administració marítima, s'exigeixen al capità del vaixell, almenys, la designació d'un consignatari i l'adopció de les mesures que garanteixin la seguretat marítima i la prevenció de la contaminació del medi ambient marí.

5. Les condicions per a l'autorització de la detenció i del fondeig a les zones designades per l'Administració marítima les determinen les normes i instruccions dictades per la capitania marítima en l'àmbit geogràfic de competència de la qual es trobin les zones esmentades.»

Quinze. S'hi modifica la lletra d) i s'hi afegeix una nova lletra f) a l'apartat 3 de l'article 45:

«d) Mantenir les guàrdies de pont i màquines corresponents. Al pont s'han de trobar en tot moment, almenys, un oficial i un membre de la tripulació qualificats degudament. En cadascuna de les guàrdies s'han de comprovar els sistemes d'arrencada i govern del vaixell.»

«f) Complir les instruccions de la capitania marítima que s'imparteixin durant el fondeig pel que fa a la seguretat marítima i la prevenció de la contaminació del medi marí.»

Article setè. *Modificació del Reial decret 332/2023, de 3 de maig, pel qual es regula la compensació al transport marítim i aeri de mercaderies amb origen o destinació a Ceuta i Melilla.*

El Reial decret 332/2023, de 3 de maig, pel qual es regula la compensació al transport marítim i aeri de mercaderies amb origen o destinació a Ceuta i Melilla, queda modificat de la manera següent:

U. S'hi modifica la lletra d) de l'article 2:

«d) Mercaderies perilloses amb destinació a Ceuta o Melilla, procedents de la resta del territori nacional o de la Unió Europea, o amb origen a Ceuta o Melilla i destinació a la resta d'Espanya o a altres territoris dels estats membres de la Unió Europea.»

Dos. S'hi modifica la lletra c) i s'hi afegeix una nova lletra d) a l'article 9:

«c) En el cas de la devolució d'estocs i residus, el remitent o l'expedidor.

d) En el cas de mercaderies perilloses, els receptors o els destinataris de les dites mercaderies o el remitent o l'expedidor de les mercaderies, en funció de qui hagi abonat les quantitats corresponents als costos subvencionables que regula l'article 7.1.»

Tres. S'hi modifica l'apartat 1 de l'article 12:

«1. La convocatòria per a l'atorgament de les compensacions s'ha d'aprovar en el primer semestre de cada any, mitjançant una resolució de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.»

Article vuitè. *Modificació del Reial decret 118/2024, de 30 de gener, pel qual s'estableixen limitacions a la navegació marítima per a la protecció i la recuperació del Mar Menor.*

L'article 7 del Reial decret 118/2024, de 30 de gener, pel qual s'estableixen limitacions a la navegació marítima per a la protecció i la recuperació del Mar Menor, queda modificat de la manera següent:

«Article 7. *Limitacions i prohibicions de fondeig.*

1. Només es permet el fondeig per un temps prolongat o de temporada per a vaixells i embarcacions al Mar Menor als polígons de fondeig autoritzats de manera expressa per l'òrgan autonòmic competent, i sempre que disposin del títol habilitador degut per a l'ocupació del domini públic maritimoterrestre.

2. El fondeig tradicional de vaixells i embarcacions que habitualment s'esdevé en la temporada estival, i que s'efectua en zones properes a la costa per gaudir d'una jornada de bany, descans, o de l'entorn del Mar Menor, queda limitat a un màxim de 24 hores i al compliment de les mesures addicionals que disposi el corresponent instrument de planificació i gestió de l'espai protegit.

En qualsevol cas, queda prohibit el fondeig a les zones següents:

a) Les de protecció especial de la biodiversitat marina, incloent-hi les praderies de fanerògames marines i sobre substrats rocallosos, així com zones amb presència de nacres (*Pinna nobilis*).

b) Les destinades a l'ús de cultius marins notificades i reflectides a les cartes nàutiques corresponents.

c) Les delimitades per a l'ús militar.

d) Les que, de manera motivada, acordi la Capitania Marítima de Cartagena.

3. Es permet la instal·lació d'ancoratges ecològics de visita a les zones autoritzades de manera expressa per l'òrgan autonòmic competent i sempre que disposin del títol habilitador degut.

4. Queda prohibit el fondeig de qualsevol tipus d'estructura submergida, per al lligament de vaixells i d'embarcacions mitjançant un cap o una cadena, fora dels polígons de fondeig autoritzats i de les zones autoritzades per a la instal·lació d'ancoratges ecològics de visita.»

Disposició transitòria única. *Règim transitori aplicable als ports en què es presti servei a vaixells de passatge de la classe B.*

Les disposicions del Reial decret 1617/2007, de 7 de desembre, s'apliquen als ports que alberguin instal·lacions que prestin servei a vaixells de passatge pertanyents a la classe B, durant el període de dotze mesos posteriors a l'entrada en vigor d'aquesta norma.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant i abanderament de vaixells.

L'article tercer s'empara, a més, en el que disposa l'article 149.1.29a de la Constitució espanyola, que estableix la competència exclusiva de l'Estat sobre seguretat pública.

L'article setè es dicta, addicionalment, d'acord amb la competència que l'Estat té sobre trànsit i transport aeri, de conformitat amb l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

1. Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

2. La modificació de l'article 10 del Reial decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel qual es regulen les titulacions nàutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo, en relació amb les excepcions de l'exigència de titulació per al govern d'embarcacions d'esbarjo, que conté l'article quart, entra en vigor el dia 1 d'octubre de 2026.

26 de desembre de 2025.

FELIPE R.

El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO