



## **PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE AUTORIZACIÓN DE ENTRADA Y ESTANCIA DE LOS BUQUES EN LAS AGUAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS Y DEL DESPACHO DE BUQUES.**

### I

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

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

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



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

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

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

## II

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



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

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

### III

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

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



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

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

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

#### IV

Con las finalidades indicadas, por una parte, este reglamento establece el régimen de autorización y de estancia de buques en las aguas marítimas españolas.

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

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

Este reglamento contiene el desarrollo de ese régimen de autorización previa de entrada de buques en aguas territoriales españolas, bien para navegar en régimen de



paso inocente por las mismas o bien con el fin de realizar escalas en puertos o terminales situados en nuestro territorio. Esta regulación se justifica por la formulación abierta y necesitada de concreción del artículo 266.4.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El régimen que se establece opta por la fórmula de la autorización expresa solo de forma tasada, para determinadas categorías de buques que presentan especiales particularidades o dificultades. Para el resto de buques se considera razonable la previsión de un mecanismo de autorización tácita.

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

## V

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

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

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



del sector de marina mercante y otros afines que en aquéllas participan, intervienen o las controlan.

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

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

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

## VI

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

Este reglamento desarrolla las tres figuras que se enumeran en ese precepto legal. En primer lugar, lo que podría denominarse el sistema de despacho ordinario, que requiera esa autorización expresa de la Capitanía Marítima. En segundo lugar, el autodespacho que efectuaría el propio capitán del buque cuando por circunstancias excepcionales la Capitanía Marítima no pueda otorgar la correspondiente autorización. En tercer lugar, un régimen simplificado que se basa en la declaración responsable del interesado y que se prevé en los supuestos que encajan en lo que dispone el artículo 18.4 de la Ley de Navegación Marítima. Esto es, buques y embarcaciones de recreo,



buques dedicados exclusivamente a la navegación en aguas interiores marítimas y aquellos otros que realizan trayectos cortos y de elevada rotación.

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

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

La nueva regulación también en cuenta la realidad de la náutica de recreo en nuestro país, en la que se comprende un amplio abanico de tipos y unidades que van desde los 2,5 metros de eslora hasta buques de 3.000 toneladas de arqueo bruto y un número máximo de 12 personas a bordo, además de la tripulación. En base a esta realidad, este real decreto diferencia y simplifica los procedimientos de despacho de las embarcaciones y buques de recreo con tripulación profesional, tanto de pabellón español o comunitario como de tercer país. Asimismo, contempla la posibilidad del despacho de embarcaciones de recreo en situaciones específicas puntuales que puedan ser reguladas por otras normas, como sería el cambio temporal de uso privado a comercial por un plazo no superior a tres meses, o la autorización puntual para un viaje o actividad distinta a la que tiene autorizada, siempre que la categoría de diseño de la embarcación lo permita.

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

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



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

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

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

Se destaca también que este real decreto y el reglamento que contiene han sido redactados y estructurados siguiendo principios de lenguaje jurídico claro.

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

En virtud de lo expuesto, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa prevista en el artículo 26.5, quinto párrafo, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día,

## DISPONGO

*Artículo único. Aprobación del Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques*





Se aprueba el Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques, cuyo texto figura en el Anexo de este Real Decreto.

Disposición adicional única. *Recursos humanos y medios materiales*

Las disposiciones del reglamento aprobado por este real decreto no supondrán incremento del gasto público, ni de las dotaciones, retribuciones u otros gastos de personal.

Disposición transitoria única. *Buques despachados*

1. Los buques y embarcaciones despachados antes de la entrada en vigor del Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques 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 autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques una vez vencido el plazo previsto en la resolución de despacho.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa*

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

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

b) La Orden del Ministro de Obras Públicas y Transportes 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.

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

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



Disposición final primera. *Modificación de la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.*

Uno. Se modifica el párrafo primero del apartado 2 del artículo 2:

«Quedan fuera de su ámbito de aplicación los buques a los que no sea aplicable el Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques, de acuerdo con su artículo 2.2, así como los buques o embarcaciones sujetos al régimen simplificado de despacho, salvo aquellas disposiciones que comporten declaraciones de información que deba suministrarse a otras Administraciones u organismos públicos.»

Dos. Se modifica el apartado 2 del artículo 8:

«2. Los buques acogidos al régimen simplificado de despacho no tendrán que cumplimentar los datos relativos a la declaración general del capitán y la lista de tripulantes, siempre que su presentación no sea requerida por otras Administraciones u organismos públicos y sin perjuicio de la obligación de la Autoridad Portuaria de informar de la solicitud de la escala a la Capitanía Marítima.»

Tres. Se modifica el apartado 2 del artículo 9:

«2. Los buques acogidos al régimen simplificado de despacho deberán presentar el DUE a los solos efectos de solicitud de escala y asignación de atraque o fondeo, así como para la comunicación de las formalidades de información establecidas en el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, a las autoridades competentes.»

Cuatro. Se modifica el primer párrafo del apartado 6 del artículo 9:

«La tramitación del DUE ante la Autoridad Portuaria permitirá obtener los servicios de esta y la autorización de salida de los buques otorgada por la Administración marítima, con la firma electrónica del órgano competente, siempre y cuando dichas administraciones dispongan de la información requerida, y de cualquier modificación a la misma, en el plazo y forma establecidos. La gestión del DUE por las Administraciones marítima y portuaria quedará, en cualquier caso, sujeta a los horarios establecidos para ello.»

Cinco. Se da una nueva redacción al artículo 11:



«1. Salvo en los casos establecidos en el Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques, se considera autorizada la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción una vez solicitada la escala y realizadas las comprobaciones indicadas en los artículos precedentes por parte de la Autoridad Portuaria correspondiente, siempre que no exista resolución denegatoria expresa por parte de la Administración marítima.

2. En el caso de que no se autorice a un buque la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, la Autoridad portuaria recibirá de la Capitanía Marítima correspondiente, a través de Puertos del Estado y antes de las 24 horas previas al ETA registrado en la ventanilla única previsto en el RD 1334/2012, de 21 de septiembre, una comunicación, por medios electrónicos, de “denegación de autorización de entrada en aguas españolas”, con indicación de los motivos de la misma. La Autoridad Portuaria deberá registrar la denegación y notificarla al declarante.»

Seis. Se da una nueva redacción al artículo 16:

«1. El declarante informará, de forma electrónica, a la autoridad portuaria de la fecha y hora prevista de salida del buque según la información de que disponga.

Esta información se transmitirá electrónicamente y con carácter inmediato al organismo público Puertos del Estado que, a su vez, lo comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante.

No será necesario realizar expresamente una solicitud de salida, ya que queda incluida en la solicitud de escala.

2. Presentada la documentación para despacho señalada en el apartado 3 del anexo IV y, realizadas mediante medios electrónicos las verificaciones oportunas para comprobar que se ha presentado toda la documentación requerida, la Capitanía Marítima emitirá, de forma automática, una autorización provisional de salida del buque.

Se otorgará automáticamente un documento de despacho de salida o “Ship’s Clearance”, con la firma electrónica del órgano competente de la Administración marítima, conforme al modelo que figura en el anexo VI de esta orden. Este documento estará disponible para el representante del buque en el momento de su salida del puerto, una vez actualizada la información de la ATD (hora real de salida) en el sistema previsto en el RD 1334/2012, de 21 de septiembre.



Si durante la estancia del buque en puerto se produjesen cambios en relación con la documentación presentada para el despacho del buque y, específicamente la nueva lista de tripulantes en caso de cambio de tripulación, el declarante deberá actualizar la documentación en el sistema.

3. Si durante la estancia del buque se diese alguna de las circunstancias que origine la denegación de la autorización de salida, de acuerdo con el Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques, la Capitanía Marítima deberá comunicar tal circunstancia al representante del buque.

4. Cuando la Capitanía Marítima autorice la salida del buque sin descargar los residuos, conforme a lo establecido en el artículo 7.2 del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, dicha circunstancia quedará reflejada en el apartado observaciones del documento de autorización de salida (Ship's Clearance).

5. La Dirección General de la Marina Mercante informará, electrónicamente, de los despachos al organismo público Puertos del Estado y éste, a su vez, a la Autoridad Portuaria correspondiente.»

#### Disposición final segunda. *Título competencial*

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

#### Disposición final tercera. *Habilitación normativa*

1. Se autoriza al Ministro 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 autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques, aprobado por este real decreto y, en particular, para modificar la relación de documentos e información a notificar a la Administración marítima, en función de la evolución de la normativa pertinente.

2. Asimismo, se faculta al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para establecer, por tiempo limitado, la obligatoriedad de obtención de autorización expresa previa a la salida a la mar de determinados tipos de buques y embarcaciones,



por causas o situaciones excepcionales, cuando ello resulte imprescindible para salvaguardar la seguridad marítima y el medio marino.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor*

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



## ANEXO

# REGLAMENTO DE AUTORIZACIÓN DE ENTRADA Y ESTANCIA DE LOS BUQUES EN LAS AGUAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS Y DEL DESPACHO DE BUQUES

## CAPÍTULO I Disposiciones generales

### Artículo 1. *Objeto*

Este reglamento tiene por objeto la regulación:

- a) De la autorización o prohibición de entrada y estancia de buques y embarcaciones en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- b) Del fondeo de buques.
- c) De las operaciones fuera de límites.
- d) Del despacho de buques.
- e) Del rol de despacho y dotación.

### 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 espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. Este reglamento no será de aplicación a:

- a) Los buques de guerra.
- b) Los buques y embarcaciones de la Guardia Civil.
- c) Los buques y embarcaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera.



d) Las embarcaciones de recreo utilizadas para uso privado y sin tripulación profesional.

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

### Artículo 3. *Órganos competentes*

1. Los capitanes marítimos serán competentes para conceder la autorización o prohibición de entrada y estancia de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

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

## CAPÍTULO II

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

#### Artículo 4. *Entrada de buques y embarcaciones*

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

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

4. La Capitanía Marítima adoptará las medidas necesarias para prevenir los riesgos que pudieran representar determinados buques o embarcaciones para la seguridad de las personas, la seguridad marítima, de la navegación, o para la integridad del medio marino.

#### Artículo 5. *Buques que requieren autorización expresa de entrada*

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

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

b) Los buques tanque de casco único, tal como se definen en Reglamento (UE) Nº 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. En este caso, la autorización solo puede concederse si, de acuerdo con el artículo 8 del citado reglamento, se trata de un petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio o cuando no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación.





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

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

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

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

La entrada de estos buques solo se puede autorizar conforme a lo previsto en el artículo 22.5 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias, siempre que el propietario, el naviero o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Capitanía Marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

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

#### Artículo 6. *Otorgamiento de autorización expresa de entrada*

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

Si la Capitanía Marítima considerase que se ponen en riesgo esos bienes jurídicos no autorizará la entrada del buque en aguas marítimas españolas.



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

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

#### Artículo 7. *Prohibición de entrada*

1. Cuando concurra una causa que lo justifique, la Administración portuaria o marítima podrán prohibir a los buques la entrada en un puerto o en las aguas marítimas españolas, respectivamente.

2. Cuando un órgano judicial u otras autoridades en el ejercicio de sus competencias acuerden la prohibición de entrada de un buque en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

3. En cualquiera de los casos anteriores, se podrá solicitar la cooperación y auxilio de la Armada y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

### CAPÍTULO III **Fondeo de buques**

#### Artículo 8. *Fondeo e interrupción de la navegación de buques extranjeros en aguas interiores marítimas y en el mar territorial*

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

2. Si se produjera el fondeo o la interrupción de la navegación en las citadas aguas por avería o causa de fuerza mayor, el capitán del buque deberá, con la mayor



brevedad, notificar a la Capitanía Marítima y al Centro de Coordinación de Salvamento más próximo al lugar donde ocurran los hechos, la siguiente información:

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

*Artículo 9. Autorización de fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino*

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

2 La solicitud de esta autorización incluirá la siguiente información:

- a) La hora estimada de llegada al fondeadero. Esta información se comunicará a intervalos de 72, 48, 24, 12 y 6 horas antes de la llegada.
- b) El puerto de procedencia y destino.
- c) El tipo y cantidad de carga.



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

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

f) El tiempo previsto de estancia en el fondeadero.

*Artículo 10. Condiciones y obligaciones para el fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino*

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

a) Fondear en la posición geográfica indicada.

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

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

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

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

c) Comprobar su posición geográfica periódicamente y registrarla en el diario de navegación cada hora. El capitán informará, cada cuatro horas, al Centro de Coordinación de Salvamento de la posición exacta de fondeo y de cualquier novedad



que pueda afectar a la seguridad del buque y tripulación, especialmente cuando la posición del fondeo resulte alterada por causas externas.

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

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

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

#### **CAPÍTULO IV** **Operaciones fuera de límites**

##### *Artículo 11. Concepto de operaciones fuera de límites*

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

a) Aprovisionamiento de víveres, pertrechos, repuestos u otros materiales.

b) Entrega de piezas o equipos para su reparación o sustitución.

c) Traslado de tripulantes y de personas ajenas a la tripulación o al pasaje.

d) Fumigación de cargamento, toma de muestras y control de la mercancía, con retirada de los subproductos y residuos propios de la fumigación.

##### *Artículo 12. Actividades excluidas de operaciones fuera de límites*

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



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

### Artículo 13. *Buques excluidos de operaciones fuera de límites*

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

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

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

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

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

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

### Artículo 14. *Requisitos de las operaciones fuera de límites*

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



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

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

#### Artículo 15. *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. Corresponderá al consignatario designar, entre su personal, un coordinador de la operación y un suplente, que deberán permanecer localizables 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 del anexo.

La solicitud se presentará al menos 48 horas antes del inicio de la operación fuera de límites, a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana.

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

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

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

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

#### Artículo 16. *Denegación de la autorización*



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

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

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

#### Artículo 17. *Procedimiento operacional*

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

2. El Centro de Coordinación de Salvamento informará de la idoneidad, la viabilidad y seguridad de cada operación, según las características de la misma en relación con el estado y la densidad del tráfico marítimo, las circunstancias meteorológicas, el estado del mar o cualquier otra incidencia que pueda afectarla.

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

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

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

#### Artículo 18. *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 la visibilidad sea inferior a una milla náutica.

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

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

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

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

#### Artículo 19. *Información en tiempo real durante la operación*

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

a) Del inicio y del fin de la operación.

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

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

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

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



## Artículo 20. *Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones*

1. Para hacerse a la mar o emprender la navegación, los buques y embarcaciones deberán acreditar ante la Administración marítima el cumplimiento de los requisitos de seguridad que les sean exigibles. Esta acreditación tendrá lugar mediante el despacho, el autodespacho o el régimen simplificado, regulados en este capítulo.

2. Cualquiera que sea su modalidad, la vigencia del despacho de un buque o embarcación de pabellón español será la misma que la duración de sus certificados obligatorios.

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

## Artículo 21. *El despacho de buques*

El despacho de un buque o embarcación es la facultad otorgada por la Administración marítima para que emprenda la navegación, una vez que su capitán o cualquier otra persona debidamente apoderada por el armador cumpla las formalidades exigidas en este capítulo.

## Artículo 22. *Formalidades de despacho de buques*

1. En los supuestos en que, de acuerdo con el artículo 23, se requiera autorización expresa, la solicitud de despacho de buque o embarcación se presentará y se acompañará de los siguientes documentos:

a) Una declaración general del capitán.

b) La lista de tripulantes, cuando se despachen por primera vez y cuando se produzcan alteraciones en su composición.

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



2. En el caso de las embarcaciones y buques de recreo con tripulación profesional, que no estén sujetos al Convenio FAL-OMI, se ajustarán al modelo de declaración recogido en el anexo II, que se acompañará de los siguientes documentos:

a) La lista de tripulantes.

b) La póliza de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, y el certificado de seguro de accidentes que cubra a las personas embarcadas, donde las indemnizaciones del seguro no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros.

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

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

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

3. La solicitud de despacho y la documentación se presentarán por los medios establecidos reglamentariamente.

### *Artículo 23. Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques*

1. Será necesaria la autorización expresa para el despacho de buques en los siguientes supuestos:

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

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



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

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

e) Los buques que hayan sido acusados de incumplir presuntamente las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias o efluentes peligrosos.

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

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

h) 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.

i) Los buques que hayan incumplido las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen o salgan de los puertos españoles previstas en este reglamento.

j) 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 Capitanía Marítima considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.

k) Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización hace más de tres meses.

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



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

n) Los buques que hayan sido utilizados con peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

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

o) 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.

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

2. En el caso de embarcaciones de recreo, será necesaria 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 que permita.

3. 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 24. Denegación de despacho del buque*

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

Se dará audiencia al interesado de la propuesta de denegación de despacho, permitiendo una mejora de solicitud, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 octubre.



La denegación de la autorización de salida o despacho impedirá al buque abandonar el puerto o terminal.

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

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

#### *Artículo 25. 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 22.

b) Cuando el objeto del despacho sea el de búsqueda y salvamento acompañarán, además, el compromiso expreso otorgado por la autoridad responsable de la región de búsqueda y salvamento de actuar bajo su coordinación.

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 26. Inmovilización del buque*

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



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

#### Artículo 27. *Autodespacho*

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

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

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

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

#### Artículo 28. *Régimen de despacho simplificado*

1. El despacho simplificado de buques o embarcaciones es aquél que se formaliza por los propios interesados, mediante declaración responsable y sin hacer entrega de la documentación de salida del artículo 22, salvo al comienzo de su actividad.

2. Podrán acogerse al régimen simplificado de despacho:

a) Los buques de recreo de pabellón español.

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

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



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

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

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

g) Los buques o embarcaciones de pesca.

h) Los buques y embarcaciones adscritos a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

i) Los buques y embarcaciones de Estado y los pertenecientes a los organismos públicos.

j) Los buques dedicados a navegaciones de línea regular.

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

3. Las embarcaciones y buques de recreo de pabellón comunitario o de tercer país que deseen operar en arrendamiento náutico en aguas jurisdiccionales españolas, podrán acogerse al régimen de despacho simplificado siempre que hayan despachado al menos una vez, al inicio de su actividad, mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 22, de forma que se haya acreditado que reúne los mismos requisitos exigibles a los de pabellón español.

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

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





#### Artículo 29. *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, al comienzo de su actividad, presentarán ante la Capitanía Marítima la siguiente documentación:

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

b) Una declaración general del capitán.

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

2. En el caso de las embarcaciones y buques de recreo, la declaración responsable y la declaración general del capitán se presentará en un único documento que se ajustará al modelo recogido en el anexo III.

#### Artículo 30. *Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho y consecuencias de incumplimiento*

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

2. El incumplimiento por parte de los armadores, capitanes y patronos de los buques de lo indicado en el apartado anterior dará lugar a la prohibición automática para navegar.

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



## CAPÍTULO VI

### El rol de despacho y dotación

#### Artículo 31. *Rol de despacho y dotación*

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

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

- a) Fotografía del buque o embarcación.
- b) Matrícula del buque o embarcación y el número IMO, si procede.
- c) Características principales del buque o embarcación.
- d) Identidad de la persona física o jurídica propietaria.
- e) Compañía o compañías aseguradoras.
- f) Resolución de despacho (Ship's Clearance) o presentación de despacho simplificado.
- g) Identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la tripulación.
- h) Relación de puertos visitados indicando las fechas de entrada y salida y autorizaciones de entrada y salida.
- j) Información de personas ajenas a la tripulación y al pasaje.

#### Artículo 32. *Formato del rol de despacho y dotación*



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

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

2. El armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón del buque o embarcación, o de persona autorizada legalmente, podrá obtener a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un rol electrónico consistente en una copia en un único documento electrónico, en formato pdf o similar, que contenga toda la información actualizada del rol, así como el sello electrónico del Ministerio.

## CAPÍTULO VII

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

#### *Artículo 33. Enroles de miembros de la tripulación*

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

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

#### *Artículo 34. Enroles múltiples y simultáneos*

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

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



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

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

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

#### Artículo 35. *Notificación de enroles y desenroles*

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

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

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

#### Artículo 36. *Supervisión de enrole y desenrole de tripulantes*

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

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



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

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

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

#### *Artículo 37. Medidas provisionales y procedimiento de desenrole de oficio*

1. La Administración marítima impedirá que un buque o embarcación se haga a la mar cuando detecte que se da alguna de las siguientes circunstancias:

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

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

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

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

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 38. Personas ajenas a la tripulación y al pasaje*



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

2. El capitán se cerciorará de que todas las personas ajenas a la tripulación y al pasaje disponen de un seguro vigente que cubra los riesgos de muerte o accidente con ocasión del viaje o viajes marítimos que realice el buque con tales personas a bordo.

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

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

4. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje quedarán sometidas a las normas de seguridad, disciplina y buen orden bajo la autoridad del capitán del buque y no podrán realizar a bordo tarea alguna relacionada con la explotación del buque o embarcación.

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

a) Nombre y apellidos.

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

c) Puerto, día, mes y año.

d) Destino a bordo.

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

f) Observaciones y aclaraciones.

## CAPÍTULO VIII

### **Gestión de la información por la Administración marítima y régimen sancionador**



### Artículo 39. *Verificación documental y gestión de la información*

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

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

- a) la caducidad de certificados de buques y embarcaciones;
- b) la caducidad de notas sobre deficiencias; los buques rechazados conforme al Memorándum de París;
- c) los buques tanque de casco sencillo;
- d) los buques que hayan sufrido incidentes o accidentes que puedan afectar a la seguridad y a la integridad del medio marino;
- e) la validez de las titulaciones y certificaciones reglamentarias de los tripulantes;
- f) el cumplimiento de los requisitos de tripulación mínima de seguridad; y
- g) otras que puedan derivarse del cumplimiento de la normativa vigente.

2. Para la consecución de sus fines, las Administraciones marítima y portuaria interconectarán sus bases de datos conforme a los protocolos que a tal efecto se desarrollen.

### Artículo 40. *Infracciones administrativas*

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

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



#### Artículo 41. *Infracciones leves*

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

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

#### Artículo 42. *Infracciones graves*

1. De conformidad con el artículo 307.3.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituye infracción administrativa grave contra la ordenación del tráfico marítimo la carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria de que haya de ir provisto el buque a efectos de despacho, embarques y desembarques.

2. De conformidad con el artículo 307.3.g) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituye infracción administrativa grave contra la ordenación del tráfico marítimo incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre embarque y desembarque de tripulantes.

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

#### Artículo 43. *Infracciones muy graves*

1. De conformidad con el artículo 308.3.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituye infracción administrativa muy grave contra la ordenación del tráfico marítimo el incumplimiento de las órdenes,





prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 del citado texto legal.

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



**ANEXO I**  
**DECLARACIÓN GENERAL PARA OPERACIONES FUERA DE LÍMITES**

1. Nombre del buque	2. Nº OMI
3. Tipo de buque	4. Pabellón
5. Arqueo bruto (GT)	6. Tipo de carga
7. Fecha/hora prevista de llegada a zona fuera de límites	8. Nombre del capitán
9. Puerto de procedencia	10. Próximo puerto
11. ¿Presenta alguna avería? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No. En caso afirmativo, descripción de la misma.	
12. Descripción de las operaciones fuera de límites a realizar.	
13. Empresas que realizarán la operación.	14. Embarcaciones auxiliares que participarán en la operación.
15. Nombre y teléfono móvil 24H de la persona responsable de la operación.	16. Nombre y teléfono móvil 24H de la persona responsable de la operación (sustituto)



## ANEXO II

### DECLARACION GENERAL PARA DESPACHO DE EMBARCACIONES Y BUQUES DE RECREO POR AUTORIZACIÓN EXPRESA

**Según lo establecido en el artículo 22 del Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques**

El abajo firmante cuyos datos figuran a continuación:

Apellidos y nombre:			NIF / NIE / Pasaporte.:			
Vía Pública:		Número:		Escalera:	Piso:	Puerta:
Código Postal:	Localidad:	Provincia:		País:		
Teléfono:	Teléfono móvil:	Email para notificaciones (ver nota):				

#### Declara

1. Ser el (*propietario/armador/fletador*) del (*buque/embarcación de recreo*) denominado \_\_\_\_\_, con bandera \_\_\_\_\_, y con las siguientes características:
  - Puerto de registro: \_\_\_\_\_; Matricula \_\_\_\_\_; N° OM/ NIB \_\_\_\_\_
  - Eslora (m): \_\_\_\_\_; Marca y Modelo \_\_\_\_\_
  - Indicativo de llamada \_\_\_\_\_
  - Autorizada para la navegación hasta \_\_\_\_\_ millas (Zona de Navegación \_\_\_\_\_)
  - Número máximo de personas a bordo: \_\_\_\_\_; Número de tripulantes: \_\_\_\_\_
  - Con Certificado de Navegabilidad o Certificate of Compliance expedido por \_\_\_\_\_ con validez hasta \_\_\_\_\_
2. Que el (*buque/embarcación de recreo*) se utilizará para la actividad de \_\_\_\_\_ En el caso de que se trate de arrendamiento náutico se realizará:
  - Entre puntos o puertos de la misma Comunidad Autónoma sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, para lo cual se ha realizado la oportuna **declaración responsable** a la Administración autonómica que tiene las competencias transferidas, se está así lo tiene regulado.
  - Entre puertos o puntos de distintas Comunidades Autónomas o con el extranjero, para lo cual se ha realizado la oportuna **declaración responsable** a las correspondientes Administraciones autonómicas que tienen las competencias transferidas, si estás así lo tienen regulado.
3. Que el (*buque/embarcación de recreo*):
  - Cumple las medidas de seguridad y medio ambientales que le son de aplicación, y se dispone a bordo del equipo obligatorio (navegación, seguridad, salvamento, conrainscendios, radiocomunicaciones y prevención de vertidos) requerido por la normativa vigente.
  - Cumple la normativa laboral que le es de aplicación y todos los tripulantes enrolados a bordo cuentan con la titulación profesional requerida por la normativa vigente para el desempeño del puesto que tiene asignado a bordo.



- Dispone de los seguros vigentes de responsabilidad civil obligatoria y de accidentes.
- 4. Que se utilizarán las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones, lo que se acreditará mediante el certificado de entrega (Real Decreto 1381/2002)
- 5. Conocer y observar las disposiciones de la Autoridad marítima en materia de lugares de fondeo.
- 6. Hacerse responsable de la veracidad de la documentación aportada y de la notificación de las modificaciones que puedan producirse, así como de mantener el cumplimiento de todas las obligaciones requeridas por la normativa vigente durante el tiempo que se realice la actividad.

### Documentación que se aporta

Que para utilizar el (*buque/embarcación de recreo*) en la actividad indicada, se facilita para su despacho con autorización expresa, la siguiente documentación junto con esta declaración:

- a) Documentación acreditativa de la propiedad.
- b) Contrato de explotación o arrendamiento, si es la actividad a desarrollar y esta va a ser ejercida por entidad o persona diferente de la propietaria.
- c) Documentos aplicables en cada caso, según se relacionan en la tabla A.

TITULOS (*Si no están expedidos por la DGMM*): Patrón y Oficiales (en número y titulación exigido en el Minimum Safe Manning o documento equivalente), titulación expedida por el país de la bandera de la embarcación, suficiente para la navegación pretendida. Titulaciones expedidas por Autoridades Marítimas de otras nacionalidades, con REFRENDO del país de la bandera de la embarcación o certificado del país de bandera validando la idoneidad de los títulos de los tripulantes para el embarque y gobierno de la embarcación. Otros tripulantes, Marineros, Azafatas, Cocineros: Basic Training (C. privado o público).

CONTRATOS: Tripulación Española o empresa radicada en España: Contrato de trabajo del tripulante y alta en la Seguridad Social /ISM.

Tripulación Extranjera o empresa radicada fuera de España: Declaración por parte de la empresa de la vinculación laboral del tripulante con arreglo a la legislación laboral del país de bandera (indicando el puesto que ocupa a bordo, la duración del contrato vigente y la validez del reconocimiento médico) o copia del contrato de trabajo.

En cumplimiento con lo establecido en la normativa vigente, esta declaración y la documentación arriba indicada se presenta, a través de la Sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la capitanía marítima del puerto donde tiene su base habitual el (*buque/embarcación de recreo*) o en cuyas aguas se encuentre el primer puerto español al que arribe.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Fdo.: El declarante (propietario, armador o fletador del buque/ embarcación)

**CAPITÁN MARÍTIMO DE:**



**TABLA A: DOCUMENTOS PARA DESPACHO CON AUTORIZACIÓN EXPRESA**

DOCUMENTOS QUE ACOMPañARÁN LA SOLICITUD	CON TRIPULACION PROFESIONAL					
	PABELLÓN ESPAÑOL		PABELLÓN UE		PABELLÓN EXTRACOM	
	≤ 24 m	> 24 m	≤ 24 m	> 24 m	≤ 24 m	> 24 m
Declaración responsable	SI	SI	SI	SI	SI	SI
IEDMT: pago/exención <sup>(1)</sup>	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Rol	SI	SI				
Cdo. Navegabilidad	SI	SI	(o similar)	(o similar)	(o similar)	(o similar)
Informe ECI <sup>(2)</sup> (FOM1144/2003+RD1185/2006)	SI	---	SI	---	SI	---
<i>Flag State certificate</i>	---	---	SI	SI	SI	SI
<i>Commercial Use certificate</i>	---	---	SI	SI	SI	SI
<i>Safe Manning certificate</i> o documento equivalente <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>	---	SI	SI	SI	SI	SI
CERTIFICADOS SOLAS <sup>(4)</sup>	---	SI	SI	SI	SI	SI
<i>Certificate of Compliance</i>	---	N/A	SI	SI	SI	SI
<i>Class. Certificate</i>	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)	(si tiene)
Comprobación (MOU/Plan Lista Blanca)	---	L.B.	---	MOU	---	MOU
Seguros Responsabilidad Civil y Accidentes <sup>(5)</sup>	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Lista Tripulantes + Títulos	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Régimen Laboral <sup>(6)</sup>	RETM/RETA	RETM	SI	SI <sup>(7)</sup>	SI	SI <sup>(7)</sup>

- (1) El justificante del pago o de la solicitud de exención será exigible cuando la Capitanía no tenga la posibilidad de comprobarlo por sus propios medios.
- (2) La Capitanía Marítima puede eximir del reconocimiento en seco en base a otros documentos de su pabellón o clasificadora.
- (3) Se limita la revisión de títulos a los de los tripulantes que consten en él.
- (4) Certificados exigibles a buques mayores de 500 GT según SOLAS. Se podrán pedir otros certificados (balsas, radio, etc.) si se considera necesario.
- (5) Se acepta certificación de un Club de P&I si acredita la cobertura correspondiente.
- (6) Si L ≤ 24 m será necesario acreditar la relación entre la empresa y el patrón o tripulante para su enrole o multienrole.
- (7) En estos casos se estará a lo dispuesto en la normativa del pabellón correspondiente. Se podrá presentar copia del contrato de trabajo de cada uno de los tripulantes o declaración por parte de la empresa de la vinculación laboral de cada tripulante con arreglo a la legislación del país de bandera (indicando el puesto que ocupa a bordo, la duración del contrato vigente y la fecha de validez del reconocimiento médico).



### ANEXO III

## DECLARACION GENERAL PARA DESPACHO DE EMBARCACIONES Y BUQUES DE RECREO POR PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

**Según lo establecido en el artículo 28 del Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques**

El abajo firmante cuyos datos figuran a continuación:

Apellidos y nombre:			NIF / NIE / Pasaporte.:		
Vía Pública:		Número:	Escalera:	Piso:	Puerta:
Codigo Postal:	Localidad:	Provincia:		País:	
Telefono:	Telefono movi:	Email para notificaciones (ver nota):			

### Declara

1. Ser el (*propietario/armador/fletador*) del (*buque/embarcación de recreo*) denominado \_\_\_\_\_, con bandera \_\_\_\_\_, y con las siguientes características:
  - Puerto de registro: \_\_\_\_\_; Matricula \_\_\_\_\_; Nº OMI/ NIB \_\_\_\_\_
  - Eslora (m): \_\_\_\_\_; Marca y Modelo \_\_\_\_\_
  - Indicativo de llamada \_\_\_\_\_
  - Autorizada para la navegación hasta \_\_\_\_\_ millas (Zona de Navegación \_\_\_\_\_)
  - Número máximo de personas a bordo: \_\_\_\_\_; Número de tripulantes: \_\_\_\_\_
  - Con Certificado de Navegabilidad o Certificate of Compliance expedido por \_\_\_\_\_ con validez hasta \_\_\_\_\_
2. Que el (*buque/embarcación de recreo*) se utilizará para la actividad de \_\_\_\_\_  
En el caso de que se trate de arrendamiento náutico se realizará:
  - Entre puntos o puertos de la misma Comunidad Autónoma sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, para lo cual se ha realizado la oportuna **declaración responsable** a la Administración autonómica que tiene las competencias transferidas, se está así lo tiene regulado.
  - Entre puertos o puntos de distintas Comunidades Autónomas o con el extranjero, para lo cual se ha realizado la oportuna **declaración responsable** a las correspondientes Administraciones autonómicas que tienen las competencias transferidas, si estás así lo tienen regulado.
3. Que el (*buque/embarcación de recreo*):
  - Cumple las medidas de seguridad y medio ambientales que le son de aplicación, y se dispone a bordo del equipo obligatorio (navegación, seguridad, salvamento, contraincendios, radiocomunicaciones y prevención de vertidos) requerido por la normativa vigente.
  - Cumple la normativa laboral que le es de aplicación y todos los tripulantes enrolados a bordo



cuentan con la titulación profesional requerida por la normativa vigente para el desempeño del puesto que tiene asignado a bordo.

- Dispone de los seguros vigentes de responsabilidad civil obligatoria y de accidentes.
- 4. Que se utilizarán las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones, lo que se acreditará mediante el certificado de entrega (Real Decreto 1381/2002)
- 5. Conocer y observar las disposiciones de la Autoridad marítima en materia de lugares de fondeo.
- 6. Hacerse responsable de la veracidad de la documentación aportada y de la notificación de las modificaciones que puedan producirse., así como de mantener el cumplimiento de todas las obligaciones requeridas por la normativa vigente durante el tiempo que se realice la actividad.

### **Documentación que se aporta**

Que para utilizar el (*buque/embarcación de recreo*) en la actividad indicada, se facilita para su despacho por procedimiento simplificado, junto con esta declaración, la siguiente documentación:

- a) Lista de Tripulantes (*sólo en el caso de que se hayan producido variaciones en su composición respecto al despacho anterior*)
- b) Copia de la póliza de responsabilidad civil y del certificado de seguro de accidentes que cubra a las personas embarcadas o certificación de una P&I siempre que este acredite una cobertura equivalente o superior.

En cumplimiento con lo establecido en la normativa vigente, esta declaración y la documentación arriba indicada se presenta, a través de la Sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la capitanía marítima del puerto donde tiene su base habitual el (*buque/embarcación de recreo*) o en cuyas aguas se encuentre el primer puerto español al que arribe.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Fdo.: El declarante (propietario, armador o fletador del buque/ embarcación)

**CAPITÁN MARÍTIMO DE:**