

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

27010 *Real Decreto 1188/2025, de 26 de diciembre, por el que se modifican determinadas normas en materia de Marina Mercante.*

I

En la actualidad, el desarrollo reglamentario en materia de marina mercante se encuentra disperso en un elevado número de reales decretos. Estos últimos años se está tratando de concentrar esa regulación en un menor número de normas, con el propósito de facilitar su aplicación y cumplimiento.

No obstante, en este proceso de revisión reglamentaria también se detectan normas que son causa de distintas disfunciones, las cuales obedecen a distintas razones. En ocasiones, se trata de errores en algunos artículos que deben corregirse para evitar las dificultades que suscitan. Otras veces, algunos preceptos adolecen de una rigidez que no se acomoda a las necesidades tanto del sector marítimo como de la propia Administración marítima.

Razones de interés general justifican la corrección de esas normas y acabar así con los problemas y dificultades detectados.

II

La primera norma objeto de reforma es el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. En los artículos objeto de modificación se sustituye el término «arrendatario» por el de «usuario», con el propósito de poner fin a la confusión actual. En este sentido, la palabra arrendataria no resulta correcta puesto que no tiene porqué coincidir con el usuario de moto náutica objeto de arrendamiento, y tampoco comprende a todas las personas que podrían hacer uso de la moto sin celebrar ningún contrato con la empresa dedicada al alquiler de estos vehículos.

De esta forma, con este cambio, en el artículo 7 ya no recibirá solo formación el arrendatario, sino todos los usuarios de la moto.

De igual forma, se pone fin a las dudas existentes al aclarar que en las excursiones con motos náuticas el monitor supervisará cuatro motos, y no cuatro usuarios como figura en la redacción hasta ahora vigente. A ello se añade la limitación al número de usuarios máximos a bordo de cada moto, que no será superior a dos, con la salvedad de aquellas motos cuya especificación técnica no permite llevar a bordo más de una persona. Esto supondrá que cada monitor supervisará como máximo a ocho usuarios.

III

La modificación del Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público afecta, en primer lugar, al régimen de las dispensas de bandera para las navegaciones de cabotaje. Esta reforma tiene un doble objetivo.

Por un lado, agilizar el procedimiento lo que facilitará la posibilidad de contratar el buque que pueda requerirse en cada caso, en un contexto internacional en el que esa disposición debe llevarse a cabo en muy breve tiempo si no se quiere que sea otro tercero el que logre contratar el buque en cuestión.

Por otro lado, se aclaran diversas cuestiones que permiten valorar la necesidad de la dispensa, como pueden ser el concepto de buque apto para el transporte o el período que media entre la solicitud de dispensa y las fechas de carga.

Se modifica también el artículo 12.2 de este real decreto, para prever que la concurrencia de líneas regulares con otras sujetas a contrato administrativo vaya acompañada de un estudio sobre el impacto en el equilibrio económico del contrato.

IV

El Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, es objeto de modificación para modular la rigidez que impuso esta norma a determinadas clases de buques. Se trata de una regulación que excede las previsiones de la Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre la mejora de la protección portuaria y del Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

De esta forma, las normas europeas limitan la aplicación de las normas de protección marítima a los buques de pasaje que pertenecen a la clase A, es decir, los que no tienen ninguna limitación para navegar en función de la distancia de la costa a la que operen y del estado del mar. En cambio, el citado real decreto extendió las medidas a los buques de pasaje de la clase B, lo que ha generado algunas disfunciones. Con la reforma, la aplicación a estos últimos buques de las medidas de protección marítima dependerá de una evaluación a efectuar por las autoridades competentes.

La reforma de este real decreto incluye la modificación de la composición de los denominados comités consultivos de protección de los puertos, que se constituyen por las autoridades portuarias correspondientes, y en los que se prevé la presencia de representantes de los cuerpos de policías autonómicas competentes, respecto de los puertos ubicados en las Comunidades Autónomas.

En este mismo real decreto se añade un nuevo precepto que regula la presencia de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado a bordo de buques de pasaje.

V

La modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, afecta a su artículo 10 y su finalidad es limitar la excepción prevista hasta ahora a la necesidad de titulación para el manejo de estas embarcaciones.

De esta forma, los casos de gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 5 metros de eslora y con una potencia nominal máxima de 15 CV para los cuales no se exige estar en posesión de ninguna titulación se restringen a los usos privativos y deportivos. En cambio, en los casos de arrendamiento de estas embarcaciones, el arrendatario deberá estar en posesión del título correspondiente. Este cambio se justifica por el elevado número de incidentes y accidentes que se producían en estas actividades.

Asimismo, se modifica el anexo IX de este mismo real decreto para añadir un nuevo cuadro en el que se recogen los títulos expedidos por Andorra. Este país comunicó el 2 de mayo de 2023 que había reconocido tres nuevos títulos (capitán de yate, patrón de embarcaciones de recreo y patrón de navegación básica), que sustituirían a los anteriores de patrón de costa y patrón de altura. En la nueva tabla se incluyen todos estos títulos, indicando la equivalencia de los antiguos con los nuevos, con el fin de facilitar su autorización en España.

VI

Se introducen una serie de cambios en el Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo.

Algunas de las modificaciones se dirigen a la mejora de la seguridad de estas actividades. Así sucede con el establecimiento de una ratio 1:1 entre alumno y profesor

en los bautismos de buceo. Sin eliminar la prohibición de paradas de descompresión en el buceo recreativo, se incluye una previsión excepcional para su realización.

Otras cuestiones son objeto de flexibilización, como la referida a los equipos de buceo profesional en los puertos deportivos y marismas, cuya profundidad pasa de ocho a diez metros. Lo mismo sucede con los requisitos del personal mínimo para el buceo extractivo en técnica de suministro de superficie, para el cual la regulación ha resultado demasiado rígida. También se modifica el equipamiento mínimo para buceo recreativo en técnica de semiautónomo para dar entrada al denominado buceo clásico o con escafandra.

Se actualizan algunas de las disposiciones referidas a la intervención de la Administración marítima. En concreto, en el artículo 61.2 se aclara que la información requerida para el ejercicio profesional del buceo solo debe presentarse al inicio de la actividad o cuando se modifiquen los datos. Con ello se evita la repetición innecesaria de la citada información. En el artículo 65.1 se indica que las condiciones de seguridad específicas podrán adoptarse no solo ante nuevas técnicas de buceo, sino también cuando se modifiquen las existentes. De esta forma se cubre un vacío que permite mejorar la seguridad de estas actividades.

Por lo demás, dentro de régimen de titulaciones de buceo se reconocen aquellas que cuenten con la debida certificación de organismos internacionales de normalización que incluyan actividades subacuáticas.

VII

El Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, respondió al propósito de agrupar normas dispersas y desfasadas en este ámbito de la marina mercante. Además de renovar esas disposiciones, se abordaron cuestiones que hasta ahora carecían de regulación, como sucedía en relación con las operaciones fuera de límites. No obstante, este reglamento ha provocado algunas disfunciones que conviene corregir cuanto antes para poner término a las dudas generadas, con las dificultades prácticas que ello conlleva.

La primera modificación se refiere a los requisitos exigidos a las herramientas de gestión automática de la información de los despachos. De esta forma se sustituye la anterior previsión de generación de alertas, que se sustituye por la necesidad de que esas herramientas permitan llevar a cabo el seguimiento y control de la información que suministren los capitanes, patrones, consignatarios y representantes de los armadores o empresas navieras.

De las materias reguladas en el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, se introducen aclaraciones en materia de despacho, el enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes, las operaciones fuera de límites y el fondeo.

En cuanto al régimen del despacho, se establecen plazos concretos para cada modalidad, las cuales no se conceden de forma indefinida. Dado que el despacho tiene como objetivo garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad de los buques, es necesario verificar periódicamente que se mantienen las condiciones de navegabilidad.

Dentro de los supuestos de autorización expresa para el despacho de buques, se aclara que, en el supuesto de adopción de la medida provisional de inmovilización, la autorización solo será necesaria tras el levantamiento de esa medida y no por un período de doce meses.

En ese mismo precepto, razones de seguridad marítima justifican que se exija autorización expresa para los buques mercantes de pabellón no comunitario que realicen navegación de cabotaje con finalidad comercial y para los buques y embarcaciones autónomos. El primero de estos supuestos se deriva de la previsión del artículo 2 del Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. El segundo es consecuencia de la necesidad de realizar comprobaciones y establecer condiciones especiales para los buques y embarcaciones autónomos. Esta misma justificación lleva a excluir los buques autónomos del régimen de autodespacho.

Por idénticas razones de seguridad marítima, y también jurídica, se desarrolla el régimen aplicable al cambio temporal de uso privado a comercial de los buques y embarcaciones de recreo. Ello supone concretar las condiciones que deberán cumplirse para la concesión de la autorización para este cambio de uso.

Se modifican algunos de los supuestos sujetos al régimen de despacho simplificado con el propósito de incluir, sin duda ninguna, las embarcaciones y no solo los buques. En relación con la pesca se permite el régimen simplificado únicamente los buques y embarcaciones de bandera española; la exclusión de los buques pesqueros no nacionales se explica por la imposibilidad de realizar comprobaciones sobre las licencias de pesca de manera automática. Finalmente, se amplía la exigencia de despacho inicial con autorización expresa a todos los buques o embarcaciones de bandera extranjera (ya sea comunitaria o de tercer país) que se acojan al régimen de despacho simplificado y no solo en los casos de arrendamiento náutico.

Además, se reduce la documentación que debe presentarse en el régimen de despacho simplificado por parte de los buques y embarcaciones de pesca, a los que no se pedirá que acrediten la posesión de licencia, autorización o permiso de pesca, ya que la conexión entre las bases de datos de los órganos administrativos afectados permite su comprobación. En relación con las embarcaciones y buques de recreo, deja de exigirse la declaración responsable y la declaración general del capitán, que son objeto de unificación en un único documento.

En lo que se refiere al enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes, se prevé, en primer lugar, la existencia de una base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante en la que se inscribirán los tripulantes no nacionales enrolados en los buques y embarcaciones de bandera española, posibilitando así el necesario control de su titulación.

En segundo lugar, se aclara que siempre es necesaria una autorización de la Administración marítima para acogerse al enrole múltiple y, además, se limita a buques operados por la misma empresa naviera. La razón de este cambio se deriva de la posibilidad de que se puedan notificar enroles en buques de diferentes empresas sin que estas sean conocedoras de esa situación, lo cual puede dar lugar a incumplimientos involuntarios en las jornadas de trabajo y descanso de los marinos.

En tercer lugar, se modifican las previsiones que se refieren a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje. Por un lado, estas personas se declararán en la lista de tripulantes y no de pasaje. Con ello se evitan los problemas que supone que se trate de buques que no disponen de listas de pasajeros y los problemas que supone que se incluyan en estas últimas en lo que se refiere al recuento de pasajeros. Se excluyen determinadas obligaciones cuando esas personas ajenas a la tripulación y al pasaje son empleados públicos, para los cuales no se exigirá que cuenten con un seguro, sino que basta la cobertura que ofrece la Administración pública.

En relación con las operaciones fuera de límites se incorpora la posibilidad de que las Capitanías Marítimas establezcan un régimen general para la realización de estas operaciones en su ámbito de competencia. En estos casos, el cumplimiento de los requisitos que prevea esa resolución podrá suponer la autorización de dicha operación, a menos que se haga una denegación expresa.

La última modificación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima se refiere al régimen de fondeo previsto en su artículo 43 y 45 para cubrir la laguna existente en relación con aquellos fondeos que pueda autorizar la Administración marítima.

VIII

La modificación del Real Decreto 332/2023, de 3 de mayo, por el que se regula la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Ceuta y Melilla, consiste en revisar la segmentación de los beneficiarios de las compensaciones y ampliar la previsión de plazo para la aprobación de la convocatoria para el otorgamiento de las compensaciones.

La regulación hasta ahora vigente era incompleta en el sentido de que solo contemplaba que el transporte de las mercancías peligrosas tuviera su origen en Ceuta y Melilla, pero no las que tengan su destino a estas ciudades autónomas.

Esta modificación obliga, a su vez, a contemplar como beneficiario de las compensaciones no solo a los remitentes o expedidores, sino también a los receptores o destinatarios de dichas mercancías peligrosas, en atención a quien asuma los costes subvencionables de dicho transporte.

En el mismo Real Decreto 332/2023, de 3 de mayo, se amplía el plazo para efectuar la convocatoria anual para el otorgamiento de las compensaciones. Se pasa así del primer cuatrimestre al primer semestre de cada año, lo que da más flexibilidad para la tramitación del procedimiento.

IX

El Real Decreto 118/2024, de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor estableció las condiciones y limitaciones que deben cumplir los buques y embarcaciones, tanto de bandera española como extranjera, para la navegación marítima en el Mar Menor, con la finalidad de contribuir a su protección y recuperación.

Una de las cuestiones fundamentales reguladas por dicha norma es la relativa a las limitaciones y prohibiciones de fondeo. En este sentido, se indica que solo se permite el fondeo en los polígonos de fondeo debidamente autorizados y espacios permitidos de manera expresa de la franja litoral mediterránea de la Región de Murcia por el órgano autonómico competente. También se indica que, en cualquier caso, queda prohibido el fondeo en las zonas de especial protección para las aves (ZEPA). Esta previsión es errónea porque todo el Mar Menor tiene la condición de ZEPA, lo que hace imposible el fondeo de embarcaciones, lo que no constituía el propósito de la norma.

La finalidad de la modificación del real decreto es aclarar esta cuestión, procurando una redacción coherente con la necesaria protección del Mar Menor y, al mismo tiempo, con la práctica de la navegación de recreo que tradicionalmente tiene lugar en esas aguas y el ejercicio de las competencias que corresponden a las Administraciones públicas.

X

Como ya se ha apuntado en distintos apartados de este preámbulo, este real decreto respeta los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Estos principios son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Este real decreto responde a un propósito de interés general como es poner fin a dudas y disfuncionalidades detectadas en distintas disposiciones en materia de marina mercante. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de esta norma y que las nuevas previsiones doten a cada uno de los reales decretos modificados de una regulación más eficaz y eficiente.

Estrechamente ligado a lo anterior, esta norma supondrá una mayor seguridad jurídica para todos los actores afectados por las disposiciones reglamentarias que se integran en el ámbito de la marina mercante. La certeza de las normas que exige este principio básico del Estado de Derecho exige la corrección de aquellos preceptos responsables de incertidumbres en su aplicación.

La reforma respeta el principio de proporcionalidad y se limita a la introducción de las modificaciones consideradas estrictamente necesarias. A ello se suma el hecho de que las normas incluidas en este real decreto han supuesto la opción por las medidas menos restrictivas de los derechos de los afectados o, en su caso, las que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

El principio de eficiencia se manifiesta en que la iniciativa normativa no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza la gestión de los recursos públicos.

El principio de transparencia se refleja tanto en la participación dada a los ciudadanos y destinatarios de la norma. Asimismo, la tramitación ha incluido la audiencia a las Comunidades Autónomas con litoral y las Ciudades de Ceuta y Melilla. Esta participación ha incluido la exposición de los motivos que explican las modificaciones que incorpora este real decreto.

Finalmente, este real decreto se ha redactado y estructurado siguiendo principios de comunicación jurídica clara, con la finalidad de facilitar su comprensión por el conjunto de los ciudadanos. En concreto, se ha tenido en cuenta la Norma Española UNE-ISO 24495-1, de febrero de 2024, sobre Lenguaje claro y la Norma ISO 24495-2, de agosto de 2025, sobre Lenguaje claro y comunicación jurídica.

XI

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante, cuyo contenido se concreta a nivel legal en el artículo 6.1 del texto refundido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Las letras c) y d) del citado precepto prescriben que la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, así como la seguridad marítima son contenidos propios del ámbito de la marina mercante.

La disposición final segunda del citado texto refundido habilita al Gobierno para aprobar las normas reglamentarias que requiera su desarrollo y aplicación. De igual forma, apartado 2 de la disposición final novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, autoriza al Gobierno para que dicte cuantas disposiciones sean precisas para la debida ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en dicha ley.

Asimismo, el artículo tercero de este real decreto se fundamenta en la competencia exclusiva del Estado en materia de seguridad pública, que contiene el artículo 149.1.29.^a de la Constitución Española. Por su parte, el artículo séptimo también se ampara en la competencia exclusiva del Estado en materia de tránsito y transporte aéreo, prevista igualmente en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española.

La tramitación de este real decreto ha cumplido las reglas de procedimiento previstas en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y demás normas aplicables. Como ya se ha indicado, se han llevado a cabo tanto la consulta como la audiencia pública y se pidió informe a las Comunidades Autónomas con litoral y a las Ciudades de Ceuta y Melilla.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, oído el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 2025,

DISPONGO:

Artículo primero. *Modificación del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.*

El Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifican las letras a) y b) del apartado 2 del artículo 2:

«a) Alquiler por horas o fracción, por empresas dedicadas a esta actividad y provistas de las instalaciones que se determinan en este real decreto. La zona de navegación de las motos náuticas que se gobiernen bajo esta modalidad se

ajustará, como máximo, a los límites del circuito establecido para ello en el artículo 7.3.b), excepto en el caso de que el usuario que gobierne la moto esté provisto del título correspondiente, en cuyo caso se asimilará al arrendamiento por días.

b) Alquiler por horas o fracción, por las empresas dedicadas al arrendamiento de motos náuticas, para la realización de excursiones colectivas en navegación y excursiones individuales con el monitor con titulación de motonáutica patroneando la moto náutica y el usuario de pasajero.»

Dos. Se modifica el apartado 3 del artículo 5:

«3. Para el gobierno de motos náuticas arrendadas por días, de acuerdo con la modalidad prevista en el artículo 2.2.c), se requerirá estar en posesión del título correspondiente, de acuerdo con los apartados 1 y 2. En todo caso, los datos de la tarjeta acreditativa exhibida por los usuarios que vayan a gobernar la moto deberán figurar en el contrato de arrendamiento.»

Tres. Se modifican las letras b) a e), así como la letra i), del apartado 2 del artículo 7:

«b) Una embarcación o moto náutica para el traslado de los usuarios. Si la actividad tiene su base de salida desde un puerto y tiene la autorización correspondiente para partir desde esa base, no sería necesario este requisito.

c) Si fuera necesaria su utilización, una zona donde poder fondear las motos náuticas, o plataformas flotantes donde permanezcan las motos, hasta que sean utilizadas por los usuarios, de acuerdo con la ubicación que determine la Administración competente. Las motos náuticas de alquiler no podrán estar varadas o estacionadas en la playa.

d) Una zona donde poder explicar el funcionamiento de la moto náutica y las normativas a cumplir a todos los usuarios que vayan a ir a bordo de las motos. Esta zona podrá estar en el puerto, plataforma flotante o cualquier otro espacio donde se evite que el usuario se pueda sentir indispuesto por la acción del mar. Dicha explicación deberá ser dada por uno de los monitores. Esta clase teórica, se realizará antes de la utilización de las motos náuticas, será sobre su manejo y normas básicas de navegación. Dichas clases teóricas tendrán la duración necesaria que asegure que los usuarios asimilen los conocimientos teóricos indispensables para su buen manejo y la seguridad en la navegación.

e) Una embarcación o moto náutica de salvamento para el traslado de los usuarios y de aquellos otros que participen en los cursos de instrucción.»

«i) Una dotación mínima de personal de dos monitores de motonáutica. Cada monitor-controlador supervisará un máximo de cuatro motos, cada una de las cuales llevará a bordo como máximo a dos usuarios, salvo en los casos en que la especificación técnica de la moto lo limite a un único usuario. La empresa deberá contar con monitores suficientes para atender al número de usuarios existentes en cada momento.»

Cuatro. Se modifica la letra a) del apartado 4 del artículo 7:

«a) Las excursiones colectivas en navegación se llevarán a cabo, de manera preferente, con un monitor al frente de cuatro motos en posición de flecha de dos en dos, en paralelo, a continuación del monitor. La separación será como mínimo de 25 metros, dependiendo siempre del estado de la mar, y será el monitor quien decida esta distancia. Si hay más de cuatro motos, se harán con otro monitor, con la misma formación y separados de la primera. Los usuarios que vayan gobernando las motos deberán mantener siempre las distancias y formación que les haya indicado el monitor y no podrán adelantarse entre ellos. El número de

usuarios a bordo de cada una de las motos será como máximo dos, salvo en aquellas en que la especificación técnica de la moto lo limite a un único usuario.»

Cinco. Se modifica el artículo 8:

«Artículo 8. *Registro de actividades.*

Las empresas dedicadas al alquiler de motos náuticas dispondrán de registros, a disposición de la Capitanía Marítima, en los que figurarán la identidad y la titulación náutica de los monitores y de todos los usuarios que vayan a bordo de la moto, así como la identificación de las motos alquiladas y los periodos de alquiler.»

Artículo segundo. *Modificación del Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.*

El Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 2:

«Artículo 2. *Navegación de cabotaje.*

1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil, tal como se define en la legislación de la marina mercante, queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre.

2. Excepcionalmente y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 257 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, cuando no existan buques mercantes aptos y disponibles abanderados en los Estados mencionados en el apartado anterior, se podrá autorizar por la Dirección General de la Marina Mercante la contratación y empleo de buques mercantes abanderados en terceros Estados, por el tiempo que perdure tal circunstancia. También será necesaria la dispensa de bandera para los buques de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo no autorizados a acceder al cabotaje en su propio Estado de bandera.

3. En las líneas regulares de cabotaje sólo se podrá solicitar la dispensa de bandera en los siguientes supuestos:

a) En el caso de varadas reglamentarias de los buques adscritos y por el tiempo que perdure esta circunstancia hasta un máximo de sesenta días, debiendo reincorporarse a la línea el buque varado una vez finalice dicha varada.

b) En el caso de averías, accidentes o causas de fuerza mayor.

c) En el caso de que no exista buque mercante español o, en su caso, de bandera de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo adecuado y disponible en la línea de que se trate y para cada trayecto.

4. Las dispensas se deberán solicitar para cada viaje, incluyendo todas las escalas intermedias, o para cada rotación cuando el puerto origen y el puerto de destino final sea el mismo, y con indicación de:

a) Las características principales del buque que se requiere.

b) El tipo de mercancía transportada.

c) El período de fechas para la carga.

5. La solicitud de dispensa se presentará a través del registro electrónico accesible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

Se dará publicidad a la solicitud por un plazo de 48 horas y la dispensa se entenderá concedida si en ese plazo no se ofrece un buque mercante apto y disponible de bandera española o de los restantes Estados indicados en el apartado 1.

6. En caso de cargamentos completos, se considerará como buque apto para el transporte aquel de bandera española o de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo cuya capacidad de transporte para la carga solicitada no sea superior en más de un 20 % al total de la carga indicada por el solicitante para transportar, sea por peso de la mercancía o por su volumen de bodega. La necesidad de medios de carga propios a bordo no será justificación para no considerar un buque apto cuando las terminales de los puertos de carga y descarga indicados en la solicitud dispongan de medios propios que puedan ser empleados para tal fin.

El período de fechas para la carga indicado en la solicitud no podrá tener una amplitud de más de cuatro días y no se podrá retrasar su efectividad en más de 48 horas; en caso contrario, la solicitud caducará y se deberá presentar una nueva. Las fechas de carga no podrán superar los veinte días desde la solicitud.»

Dos. Se modifica el apartado 2 del artículo 12:

«2. La celebración de un contrato será compatible con el establecimiento de otras líneas regulares sometidas al régimen regulado en el capítulo I, previo estudio de su impacto sobre el equilibrio económico del contrato vigente.»

Artículo tercero. *Modificación del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.*

El Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica la letra b) y se añade una nueva letra c) al apartado 1 del artículo 3:

«b) Buques de pasaje dedicados al tráfico nacional pertenecientes a la clase A, según la definición del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, y a sus compañías.

c) Buques de pasaje dedicados al tráfico nacional pertenecientes a otras clases cuando así se determine mediante orden ministerial, en virtud de un previo análisis de riesgos para la protección marítima elaborado por el Ministerio del Interior en relación con su exposición a actos ilícitos deliberados.»

Dos. Se añade una nueva letra j) al apartado 2 del artículo 8:

«j) Un representante del cuerpo de policía autonómica competente, respecto de los puertos ubicados en las Comunidades Autónomas que hayan asumido

estatutariamente competencias policiales plenas para la protección de personas y bienes.»

Tres. Se añade un artículo 20 bis:

«Artículo 20 bis. *Vigilancia a bordo de buques.*

1. Con la finalidad de velar por la protección marítima y mantener la seguridad pública, el Ministerio del Interior podrá acordar la presencia a bordo de los buques dedicados al transporte de pasajeros de miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, uniformados o no, en el ejercicio de las funciones que les atribuye la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana.

2. La determinación de los supuestos, condiciones y procedimientos en los que se acuerde la presencia de dichos efectivos corresponderá al Ministerio del Interior, a través del órgano competente, previa coordinación con la Dirección General de la Marina Mercante y, en su caso, con las compañías navieras afectadas.

El Ministerio del Interior podrá formalizar convenios o acuerdos de colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante y con las asociaciones representativas del sector naviero para establecer los mecanismos operativos, de comunicación y de coordinación necesarios para la aplicación de este artículo.

3. En ningún caso la presencia a bordo de miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado alterará la autoridad del capitán del buque en materia de seguridad de la navegación, ni las competencias que la legislación marítima le atribuye, sin perjuicio de las funciones propias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el ámbito de la seguridad pública.»

Artículo cuarto. *Modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.*

El Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 10:

«Artículo 10. *Excepciones.*

1. No será preciso estar en posesión de las titulaciones náuticas de recreo reguladas en este título en los siguientes casos:

a) Para el uso privado de embarcaciones de recreo a motor de hasta 5 metros de eslora y con una potencia nominal máxima de 15 CV, sin dispositivo reductor de potencia.

b) Para el uso deportivo de embarcaciones de vela hasta 6 metros de eslora.

c) Para el manejo de artefactos flotantes o de playa.

En estos casos, no se permitirá que las embarcaciones o artefactos se alejen más de 2 millas náuticas del puerto, marina o playa de salida y la actividad se realizará en régimen de navegación diurna.

2. Se exceptúan de este régimen las motos náuticas.

3. Es requisito necesario haber cumplido 18 años, sin que le sea de aplicación lo dispuesto en el artículo 13.2.

4. No será necesario cumplir con los requisitos de edad ni de titulación regulados en este título para la preparación y participación en competiciones marítimo-deportivas oficiales.»

Dos. En el anexo IX, sobre «Títulos expedidos por otros Estados», se sustituye la tabla correspondiente a las titulaciones de Andorra por la siguiente:

	TÍTULOS	ATRIBUCIONES	OBSERVACIONES
«ANDORRA.	Capitán de Yate.	Embarcaciones de hasta 24 metros de eslora (motor y vela), sin limitaciones.	
	Patrón de Embarcaciones de Recreo.	Embarcaciones de hasta 15 metros de eslora (motor y vela), sin alejarse más de 12 millas de la costa.	Según habilitación (puede ampliar el límite de navegación hasta 60 millas de la costa).
	Patrón de Navegación Básica.	Embarcaciones a motor de hasta 7 metros de eslora (motor y vela), sin alejarse más de 3 millas de la costa en navegación diurna.	
	Patrón de Costa.	Embarcaciones de hasta 15 metros de eslora (motor y vela), sin alejarse más de 12 millas de la costa.	Título antiguo equivalente al nuevo título andorrano de patrón de embarcaciones de recreo.
	Patrón de Altura.	Embarcaciones de hasta 24 metros de eslora (motor y vela), sin limitaciones.	Título antiguo equivalente al nuevo título andorrano de capitán de yate.»

Artículo quinto. *Modificación del Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo.*

El Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 9:

«Artículo 9. *Necesidad de formación. Acompañamiento en los bautismos de buceo.*

1. En atención a la modalidad de buceo de que se trate, el buceador deberá contar con la formación adecuada y necesaria de acuerdo con la exposición hiperbárica a la que se vaya a someter.

2. Cada curso de buceo deberá contemplar la formación previa necesaria. No se exigirá la formación a los participantes en un programa de formación inicial, toma de contacto o bautismo de buceo.

3. Cada participante en un bautismo de buceo deberá estar acompañado individualmente por un instructor, que no podrá supervisar a más de un alumno al mismo tiempo.»

Dos. Se añade un nuevo párrafo final del apartado 1 del artículo 18:

«Cuando una emergencia o incidencia excepcional obligue a efectuar una descompresión, su realización se ajustará al resultado previsto en el ordenador de buceo o tablas de descompresión, en función de la profundidad y tiempo de exposición bórica, sin que deban superar los diez minutos en total.»

Tres. Se modifica el apartado 2 del artículo 28:

«2. En profundidades menores a ocho metros el personal mínimo de buceo podrá ser de tres miembros, que serán un jefe de equipo y dos buceadores en el agua. La operación de buceo se llevará a cabo bajo la permanente supervisión

visual del jefe de equipo sobre los dos buceadores en el agua, y respetando las limitaciones del buceo profesional en técnica de autónomo.

La profundidad será de hasta diez metros cuando se trate de trabajos en aguas interiores de puertos deportivos y marinas.»

Cuatro. Se modifica el artículo 59:

«Artículo 59. *Personal mínimo.*

1. El personal mínimo en el buceo extractivo en técnica de suministro de superficie será de tres miembros: un jefe de equipo, uno o dos buceadores en el agua y un buceador de seguridad, preparado para intervenir en todo momento. Este último no será necesario cuando haya dos buceadores en el agua.

2. El equipo mínimo de buceo podrá ser incrementado hasta tres buceadores en el agua dependiendo de la valoración de riesgos del trabajo a realizar.

3. El equipo de buceo podrá ser reducido hasta dos buceadores cuando el jefe de equipo haya valorado todos los factores determinantes de la actividad a desarrollar. Entre estos factores, se considerará:

- a) La naturaleza del trabajo a realizar.
- b) La profundidad máxima alcanzada.
- c) La distancia a costa.
- d) La experiencia previa de los buceadores.
- e) Las condiciones climáticas.
- f) El estado de la mar.
- g) La capacidad del sistema de suministro para garantizar el aporte constante de aire desde la superficie.»

Cinco. Se modifica el apartado 2 del artículo 61.

«2. Esta información se proporcionará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, indicando los datos personales y de contacto de la persona física o jurídica de que se trate señalados en el anexo IV. Esta información únicamente se facilitará cuando el titular de la actividad se establezca por vez primera o haya una variación en los datos del anexo IV.»

Seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 65:

«1. En el caso de aparición de nuevas técnicas de buceo o adaptación de las existentes que así lo justifiquen, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar que su práctica se ajuste a condiciones de seguridad específica distintas de las establecidas en este real decreto. Esta autorización estará debidamente motivada y determinará aspectos como profundidades máximas, tiempos máximos de exposición, personal mínimo requerido o equipamiento esencial.

Cuando las técnicas nuevas en cualquiera de las modalidades de buceo supongan riesgos para la seguridad marítima, la Dirección General de la Marina Mercante podrá suspender su empleo.»

Siete. Se añade un apartado 3 nuevo a la disposición transitoria primera:

«3. Se reconocerán las titulaciones que cumplan estándares internacionales de seguridad y cuenten con la certificación o convalidación de organismos reconocidos a nivel internacional y europeo.»

Ocho. Se añade un párrafo final al apartado 1.3 del anexo III:

«En el caso del buceo clásico, se sustituyen las aletas por las botas y el dispositivo de control de presión del suministro de aire se hallará en superficie.»

Artículo sexto. *Modificación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, aprobado por el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo.*

El Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, aprobado por el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 4:

«1. La Administración marítima dispondrá de las herramientas de gestión automática de la información suministrada por los capitanes, patrones, consignatarios y representantes de los armadores o empresas navieras, relacionada con este reglamento, que permitan llevar a cabo su seguimiento y control.»

Dos. Se modifica el apartado 2 del artículo 6:

«2. El tiempo de vigencia del despacho no podrá superar el plazo de un año desde la presentación de la declaración responsable, tanto en el régimen general como en el simplificado. Expirado este plazo deberá presentarse una nueva declaración responsable.

La resolución de autorización expresa tendrá un periodo de vigencia determinado que será por viaje o por un periodo no superior a tres meses, en función de la actividad a realizar por el buque.

Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español perderá su eficacia si se produce la pérdida de validez de cualquiera de sus certificados obligatorios. Esta misma regla se aplicará a los buques matriculados en algún país de la Unión Europea que operen en línea regular, incluido el servicio de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros, así como los matriculados en terceros países debidamente autorizados para realizar cabotaje, que efectúen escalas en puertos españoles.»

Tres. Se modifica la letra ñ) del apartado 1 del artículo 7 y se añaden dos nuevas letras q) y r) al mismo apartado:

«ñ) Los buques o embarcaciones que hayan sido objeto de una medida provisional de inmovilización, que implique la prohibición de que se haga a la mar, tras el levantamiento de la medida. Se exceptúan los buques o embarcación de pesca en el caso de que la medida provisional haya sido impuesta por la autoridad pesquera y haya sido levantada.»

«q) Los buques y embarcaciones mercantes de pabellón no comunitario que realicen navegación de cabotaje con finalidad mercantil.

r) Los buques y embarcaciones autónomos.»

Cuatro. Se modifica el artículo 9:

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

1. Los buques y embarcaciones de recreo requerirán 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 consecutivos en el año natural.

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

c) Cuando se trate del primer despacho de un buque o embarcación de recreo de pabellón comunitario o de tercer país que vaya a operar en

arrendamiento náutico en espacios marítimos españoles, de forma que se acredite que reúne los mismos requisitos exigibles a los de pabellón español.

2. Para la autorización del cambio temporal del uso privado a otro comercial de un buque o embarcación de recreo se exigirá el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Estar matriculada en la lista séptima del Registro de Buques.
b) Disponer de certificados en vigor.
c) Durante el periodo de autorización de despacho para la realización del uso comercial, el buque o embarcación estará sometida al mismo régimen de reconocimientos aplicables a los buques y embarcaciones de recreo de lista sexta. Los informes emitidos por la Entidad Colaboradora de Inspección tras la realización de esos reconocimientos deberán acompañar siempre al certificado de registro.

d) Durante el periodo de tiempo de autorización de despacho, el buque o embarcación dispondrá, además del seguro previsto en la regulación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, de un seguro de accidentes que cubra los riesgos de muerte o lesiones corporales para todas las personas a bordo, con arreglo a la normativa estatal o autonómica que regula el arrendamiento náutico. Las cuantías mínimas de estos seguros, así como el obligado a contratarlos como tomador, respetarán lo dispuesto en su normativa reguladora.

e) Durante el periodo de uso comercial, el buque o embarcación de recreo estará gestionado por una empresa dedicada al arrendamiento náutico o, en su caso, con capacidad para asumir las responsabilidades de este apartado y que tenga por objeto social esta actividad. Corresponde a la empresa solicitar el cambio temporal de uso y su anotación en el registro de buques, con indicación del periodo que comprende, así como asumir la gestión del despacho de estos buques o embarcaciones durante el tiempo de uso comercial.

Cuando la gestión del buque o embarcación no se lleve a cabo por una empresa de arrendamiento náutico, corresponderá al arrendatario la contratación del patrón y, en su caso, de los demás miembros de la dotación.

En ningún caso se podrá utilizar el buque o embarcación para una actividad distinta del arrendamiento náutico regulado en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, durante el periodo de autorización del despacho. Tampoco el propietario del buque o embarcación ni cualquier persona relacionada con él podrá prestar servicio a bordo durante el periodo de cambio temporal del uso, con la excepción de la dotación con título profesional que esté enrolada de forma permanente.

3. No se autorizará el cambio temporal del uso privado a comercial a las motos náuticas.»

Cinco. Se añade un nuevo párrafo al artículo 14:

«Este artículo no se aplicará en el caso de buques y embarcaciones autónomos.»

Seis. Se modifican las letras b), e) y f) del apartado 2 y el apartado 3 del artículo 15:

«b) Las embarcaciones y buques de recreo cuando naveguen con tripulación profesional, tanto de pabellón español como extranjero.»

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

f) Las embarcaciones y buques dedicados a navegaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las veinticuatro horas desde su salida de aquel, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones.»

«3. Los buques y embarcaciones de pabellón de tercer país, independientemente de su actividad, que deseen operar en aguas jurisdiccionales españolas, podrán acogerse al régimen de despacho simplificado siempre que hayan despachado, al inicio de su actividad, mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 9.»

Siete. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 16:

«2. Cuando se trate de un buque o embarcación de pesca deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la licencia, autorización o permiso de pesca.

3. En el caso de los buques y embarcaciones de recreo y pesca, la declaración responsable presentada tendrá la consideración de declaración general del capitán.»

Ocho. Se añade una nueva letra e) al apartado 2 del artículo 17:

«e) Transcurrido un año desde la presentación de la declaración responsable.»

Nueve. Se añade un nuevo apartado 3 al artículo 21:

«3. Con el fin de acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 158 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el artículo 165 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, el capitán, armador o naviero, con carácter previo al enrolamiento, deberá inscribir a los tripulantes extranjeros en una base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la sede electrónica asociada correspondiente.»

Diez. Se modifican los apartados 1 y 3 del artículo 22:

«1. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar, mediante resolución motivada:

a) El enrole de la misma tripulación en más de un buque o embarcación dedicado a la navegación interior o que reúna características similares, o a la pesca local o de litoral, siempre y cuando se trate de buques o embarcaciones que presten servicio en el mismo puerto o en puertos cercanos y sean operados por la misma empresa naviera o armador.

b) El enrolamiento múltiple de tripulantes en aquellos buques o embarcaciones que realicen las mismas actividades previstas en la letra anterior cuando sean operados por empresas navieras o armadores diferentes.

En ambos casos, los miembros de la tripulación se podrán embarcar indistintamente en cada buque o embarcación sin necesidad de notificación previa, siempre y cuando se hagan a la mar cumpliendo con las tripulaciones mínimas establecidas para cada buque o embarcación y se anote en rol de despacho y dotación los miembros de la tripulación embarcados efectivamente.

A los efectos de este artículo, se entenderá por puertos cercanos aquellos que están dentro del ámbito de competencia de una misma Capitanía Marítima. En el caso de puertos próximos, pero bajo la competencia de Capitanías Marítimas adyacentes, el jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo al que se solicite la autorización resolverá una vez que cuente con el informe favorable la otra Capitanía Marítima.»

«3. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar 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, siempre que cumplan con las tripulaciones mínimas establecidas.

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

Once. Se modifica la letra e) del apartado 5, el apartado 6 del artículo 26 y se añade un nuevo apartado 7:

«e) Número de la póliza del seguro, compañía, fecha de inicio y fecha de finalización de la cobertura.»

«6. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje serán consignadas en la lista de tripulación, conforme a los formularios FAL.

7. Para el personal de las Administraciones públicas que deba embarcarse para el ejercicio de sus funciones en buques o embarcaciones en navegación sin pertenecer a la dotación no será de aplicación lo dispuesto en los apartados 2 y 5.e).»

Doce. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 34:

«4. Cada Capitanía Marítima podrá dictar una resolución en la que se concreten, con carácter general, el ámbito geográfico, las condiciones y requisitos a los que se sujetará la realización de las operaciones fuera de límites, incluyendo, en su caso, los criterios que permitirían la reducción del plazo mínimo de presentación de las solicitudes de autorización de 48 horas, previsto en el apartado 2 del artículo 35.»

Trece. Se modifica el apartado 3 del artículo 35:

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

La autorización se entenderá concedida cuando así lo prevea la resolución de la Capitanía Marítima citada en apartado 4 del artículo 34, salvo que se deniegue de manera expresa en el plazo de 48 horas desde que se presentó su solicitud.»

Catorce. Se modifica el artículo 43:

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

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

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

- a) Lugar, fecha y hora de la interrupción o del fondeo.
- b) Causa que lo motiva, condiciones de navegabilidad del buque y asistencia que necesita.
- c) Tiempo estimado de permanencia en las aguas o fondeadero.

d) Cantidad y clase de mercancías a bordo, incluida su estiba, y en particular de la carga de mercancías peligrosas y mercancías contaminantes.

e) Puerto de procedencia y destino.

f) Datos de los armadores, fletadores, agentes, entidades aseguradoras (club P&I) y su representante en España.

g) Cualquier otra información que le sea requerida en atención a las circunstancias del fondeo.

3. En los supuestos del apartado anterior, cuando el tiempo estimado de fondeo o interrupción de la navegación vaya a superar 24 horas o la gravedad de la situación lo justifique, se exigirá al capitán del buque:

a) Que designe un consignatario.

b) Que asegure la disponibilidad de un remolcador con capacidad suficiente de tiro para el buque de que se trate.

c) Que adopte, en general, aquellas medidas que puedan ser precisas para garantizar la seguridad marítima y para la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

4. Cuando el fondeo o la interrupción de la navegación sea autorizado por la Administración marítima, se exigirá al capitán del buque, al menos, la designación de un consignatario y la adopción de las medidas que garanticen la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

5. Las condiciones para la autorización de la detención y fondeo en las zonas designadas por la Administración marítima se determinarán por las normas e instrucciones dictadas por la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico de competencia se encuentren dichas zonas.»

Quince. Se modifica la letra d) y se añade una nueva letra f) al apartado 3 del artículo 45:

«d) Mantener las correspondientes guardias de puente y máquinas. En el puente deberán encontrarse en todo momento, al menos, un oficial y un miembro de la tripulación debidamente cualificados. En cada una de las guardias se comprobarán los sistemas de arranque y gobierno del buque.»

«f) Cumplir las instrucciones de la Capitanía Marítima que durante el fondeo se impartan en lo atinente a la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino.»

Artículo séptimo. *Modificación del Real Decreto 332/2023, de 3 de mayo, por el que se regula la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Ceuta y Melilla.*

El Real Decreto 332/2023, de 3 de mayo, por el que se regula la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Ceuta y Melilla, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica la letra d) del artículo 2:

«d) Mercancías peligrosas con destino a Ceuta o Melilla, procedentes del resto del territorio nacional o de la Unión Europea, o con origen en Ceuta o Melilla y destino al resto de España o a otros territorios de los Estados miembros de la Unión Europea.»

Dos. Se modifica la letra c) y se añade una nueva letra d) al artículo 9:

«c) En el caso de la devolución de *stocks* y residuos, el remitente o expedidor.

d) En el caso de mercancías peligrosas, los receptores o destinatarios de dichas mercancías o el remitente o expedidor de las mercancías, en función de quien haya abonado las cantidades correspondientes los costes subvencionables regulados en el artículo 7.1.»

Tres. Se modifica el apartado 1 del artículo 12:

«1. La convocatoria para el otorgamiento de las compensaciones se aprobará en el primer semestre de cada año, mediante resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.»

Artículo octavo. *Modificación del Real Decreto 118/2024, de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor.*

El artículo 7 del Real Decreto 118/2024, de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor, queda modificado como sigue:

«Artículo 7. *Limitaciones y prohibiciones de fondeo.*

1. Solo se permite el fondeo por tiempo prolongado o de temporada para buques y embarcaciones en el Mar Menor en los polígonos de fondeo autorizados de manera expresa por el órgano autonómico competente, y siempre que cuenten con el debido título habilitante para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre.

2. El fondeo tradicional de buques y embarcaciones que habitualmente se produce en temporada estival, y que se efectúa en zonas próximas a la costa para disfrutar de una jornada de baño, descanso, o del entorno del Mar Menor, queda limitado a un máximo de 24 horas y al cumplimiento de las medidas adicionales que disponga el correspondiente instrumento de planificación y gestión del espacio protegido.

En cualquier caso, queda prohibido el fondeo en las siguientes zonas:

a) Las de especial protección de la biodiversidad marina, incluidas las praderas de fanerógamas marinas y sobre sustratos rocosos, así como zonas con presencia de nacras (*Pinna nobilis*).

b) Las destinadas a uso de cultivos marinos notificadas y reflejadas en las correspondientes cartas náuticas.

c) Las delimitadas para su uso militar.

d) Aquellas que, de manera motivada, se acuerden por la Capitanía Marítima de Cartagena.

3. Se permitirá la instalación de fondeaderos ecológicos de visita en las zonas autorizadas de manera expresa por el órgano autonómico competente y siempre que cuenten con el debido título habilitante.

4. Queda prohibido el fondeo de cualquier tipo de estructura sumergida, para el amadrinamiento de buques y embarcaciones mediante cabo o cadena, fuera de los polígonos de fondeo autorizados y de las zonas autorizadas para la instalación de fondeaderos ecológicos de visita.»

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio aplicable a los puertos en los que se preste servicio a buques de pasaje de la clase B.*

Las disposiciones del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, se aplicarán a los puertos que alberguen instalaciones que presten servicio a buques de pasaje pertenecientes a la clase B, durante el periodo de doce meses posteriores a la entrada en vigor de esta norma.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante y abanderamiento de buques.

El artículo tercero se ampara, además, en lo dispuesto en el artículo 149.1.29.^a de la Constitución Española, que establece la competencia exclusiva del Estado sobre seguridad pública.

El artículo séptimo se dicta, adicionalmente, de acuerdo con la competencia que el Estado ostenta sobre tránsito y transporte aéreo, de conformidad con el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

1. Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2. La modificación del artículo 10 del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, en relación con las excepciones a la exigencia de titulación para el gobierno de embarcaciones de recreo, que contiene el artículo cuarto, entrará en vigor el día 1 de octubre de 2026.

Dado el 26 de diciembre de 2025.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO