



CONSIDERACIONES

DE ADIN-CLUSTER NAUTIC CATALA,

AL 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

Coincidimos plenamente, en que los instrumentos normativos internacionales atribuyen a los Estados un papel primordial en todo lo relativo a la seguridad marítima y prevención de la contaminación de sus buques, que se ha trasladado a las distintas legislaciones internas y en que 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, por lo que para minimizar el riesgo de accidente 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, basados en buena medida en las recientes avances tecnológicos.

CONSIDERACIONES PREVIAS:

1) Nos parece muy adecuado que el nuevo reglamento de despacho de buques, y embarcaciones de recreo, incorpore tres figures o métodos de despacho:

- El despacho ordinario, o autorización expresa de la Capitanía Marítima.
- El autodespacho, que efectuaría el propio capitán del buque cuando por circunstancias excepcionales la Capitanía Marítima no pueda otorgar la correspondiente autorización.
- Y 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.

2) De especial interés para la náutica de recreo es que la nueva regulación tiene en cuenta nuestra realidad, con la diferenciación y simplificación de 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, compartimos con el legislador la necesidad de actualizar el régimen del abanderamiento de buques en España, incluyendo el cambio de pabellón, así como la actualización de los registros de buques españoles.

3) 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, así como la consiguiente derogación de diversas disposiciones normativas

2) 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.

15

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

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

CONSIDERACIONES Y PROPUESTAS:

1) En el CAPÍTULO II relativo a la Navegación de recreo, se expone en su

Artículo 255. Navegación de recreo o deportiva.

1. Los titulares de buques y embarcaciones dedicados a la navegación de recreo o deportiva deberán cumplir las normas de seguridad y prevención de la contaminación que se establezcan reglamentariamente siempre que:

a) Estén abanderadas o matriculadas en España.

b) Cuando desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos en espacios marítimos españoles, cualquiera que sea su Estado de pabellón.

c) Cuando naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que su propietario



tenga su residencia o domicilio social en España o que tengan su puerto base principal en territorio nacional.

2. Los armadores o propietarios de buques y embarcaciones de recreo o deportivas deberán suscribir un seguro de responsabilidad civil para la indemnización de los daños personales y materiales que puedan causar con ocasión de la navegación a terceros, a puertos o instalaciones marítimas, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

PROPUESTA RAZONADA:

*Para evitar la baja y cambio de bandera, nos parece muy adecuado el redactado del apartado C, del punto del artículo 255, por el que se obliga a los propietarios de embarcaciones, que tengan su puerto base en territorio nacional a cumplir con las normas estatales de seguridad y prevención de la contaminación. Aunque como hemos solicitado en numerosas ocasiones, **seguimos a la espera de una reforma en esta materia que simplifique el mantenimiento a los armadores, acercándolo a los estándares de otros países de nuestro entorno y a las recomendaciones de los fabricantes.***