**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 nàutica 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,ompartimos 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) Es de especial interés, que se tenga en cuenta la realidad diversa de la náutica de recreo, en nuestro país, en la que se comprende un amplio abanico de tipos de embarcaciones 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, y nos complace que en este real decreto se diferencian y simplifican 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.

**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 territoria nacional a complir 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 estandares de otros paises de nuestro entorno y a las recomendaciones de los fabricantes.***