

INFORME

Accions d'ADIN-CLÚSTER NÀUTIC davant el Nou RONM

1. Introducció i objectius

El Nou Reglament d'Ordenació de la Navegació Marítima (RONM), aprovat pel Reial decret 186/2023, i el posterior projecte de modificació de determinades normes en matèria de marina mercant, juntament amb la Resolució de 17 de juliol de 2025 sobre el canvi temporal d'ús privat a comercial de bucs i embarcacions de recreo, suposen un canvi de marc normatiu amb un impacte directe sobre el sector de la nàutica d'esbarjo.

ADIN-CLÚSTER NÀUTIC ha desenvolupat un conjunt ampli d'actuacions per analitzar aquestes normes, valorar-ne l'impacte, defensar els interessos de les empreses associades i formular propostes alternatives que millorin la seguretat sense destruir activitat econòmica ni ocupació. Aquest informe recull i ordena aquestes actuacions, les dades sectorials utilitzades i el contingut essencial de les al·legacions presentades.

2. Marc normatiu de referència

2.1. Reglament d'Ordenació de la Navegació Marítima (RONM – RD 186/2023)

El RONM agrupa i actualitza normes disperses en matèria de marina mercant, introdueix un nou règim de despatx basat en declaració responsable i concreta, entre d'altres, els supòsits que requereixen autorització expressa. Entre aquests, el canvi temporal d'ús privat a comercial de bucs i embarcacions de recreo i les operacions fora de límits.

2.2. Resolució sobre canvi temporal d'ús privat a comercial (DGMM, 17 de juliol de 2025)

La Resolució de la Direcció General de la Marina Mercant estableix, de manera provisional i fins que s'aprovi la modificació reglamentària corresponent, les condicions per autoritzar el canvi temporal d'ús de llista 7a a ús comercial:

- Estar matriculada en llista 7a.
- Disposar de certificats en vigor.

Promotor de



Amb el suport de



- Sotmetre's al mateix règim de reconeixements que les embarcacions de llista 6a, amb informes d'ECA adjuntats al certificat.
- Disposar d'un segur d'accidents addicional per a totes les persones a bord.
- Ser gestionada, durant el període comercial, per una empresa d'arrendament nàutic, mitjançant contracte de gestió naval i amb despatx mitjançant autorització expressa.
- Vigència màxima de l'autorització de despatx: tres mesos consecutius per any natural. Aquest marc dona estabilitat relativa, però introdueix també més complexitat operativa per als armadors i empreses que vulguin acollir-se al canvi d'ús.

2.3. Projecte de Reial decret de modificació de determinades normes

El projecte de Reial decret de 14 de gener de 2025 modifica, entre altres, els aspectes següents:

- RD 259/2002 (motos nàutiques): canvis terminològics i de supervisió.
- RD 1516/2007 (cabotatge): agilització de dispenses de bandera.
- RD 1617/2007 (protecció marítima): modulació de rigidesa per a determinats bucs.
- RD 875/2014 (titulacions nàutiques): limitació de l'exempció de titulació per governar embarcacions a motor fins a 5 m i 15 CV només a usos privats i esportius, exclouent el lloguer.
- RD 186/2023 (RONM): desenvolupament i concreció del règim de canvi temporal d'ús privat a comercial.

És precisament en la modificació de l'Article 10 del RD 875/2014 i l'Article 9 del RD 186/2023 on ADIN-CLÚSTER NÀUTIC centra les seves al·legacions principals, en la prohibició del lloguer sense titulació d'embarcacions a motor fins a 5 m i 15 CV.

3. Metodologia i procés d'actuació del Clúster

Per preparar la resposta sectorial, el Clúster ha seguit un procés estructurat:

- Anàlisi jurídica i tècnica del projecte normatiu i de la Resolució de canvi d'ús.
- Exploració de les bases de dades de matriculacions de la DGMM (2006-2024) per mesurar l'evolució del mercat.
- Consulta directa a empreses associades de lloguer, ports, tallers, escoles nàutiques i altres operadors.
- Recollida d'al·legacions individuals d'empreses i integració en un document únic de posició del Clúster.
- Elaboració de propostes alternatives concretes (tècniques, formatives i operatives) per millorar la seguretat.
- Difusió interna i preparació de posicionament per a la interlocució amb les administracions competents.

Promotor de



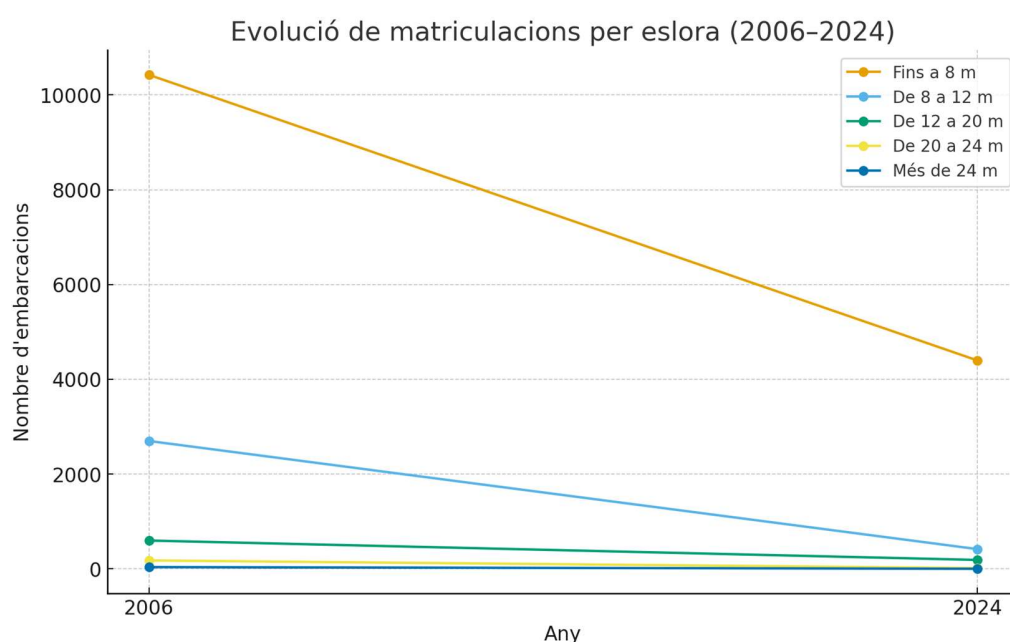
Amb el suport de



4. Evolució del mercat de la nàutica d'esbarjo

Les dades de matriculacions entre 2006 i 2024 mostren una contracció molt significativa del mercat, amb una caiguda global del -64% en el nombre total d'embarcacions matriculades. El retrocés és més gran a mesura que augmenta l'eslora, amb percentatges propers al -90% o -97% en els segments superiors.

Gràfic 1. Evolució de matriculacions per eslora (2006–2024):



Taula 1. Matriculacions per eslora (2006 vs 2024):

Segment d'eslora	2006	2024
Fins a 8 m	10425	4400
De 8 a 12 m	2698	417
De 12 a 20 m	597	188
De 20 a 24 m	177	17
Més de 24 m	37	1

Promotor de



Amb el suport de

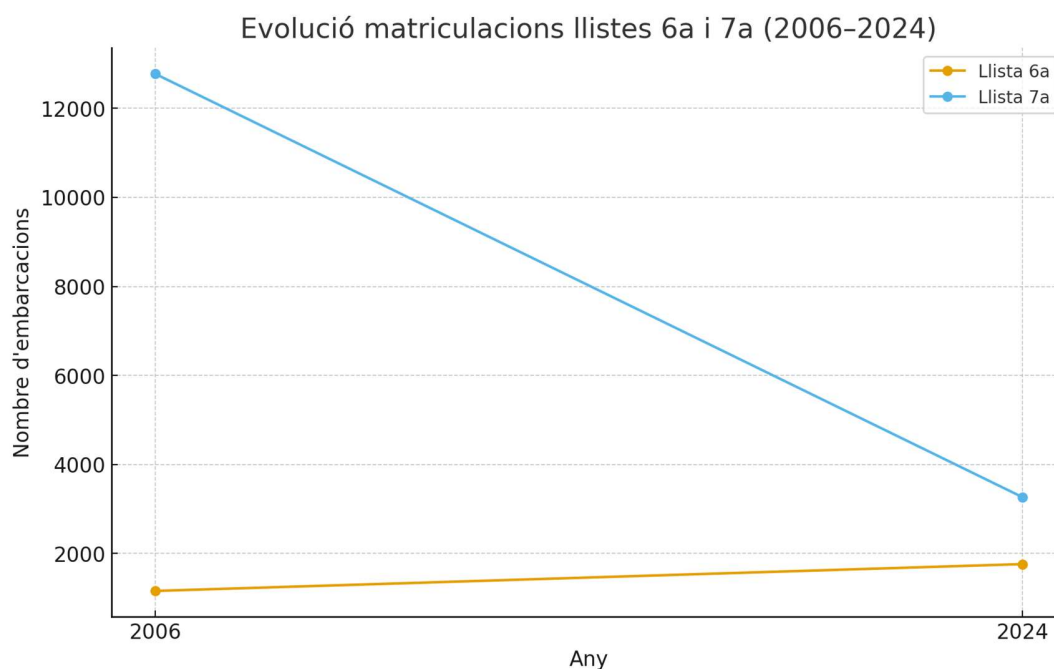


Si comparem l'evolució per llistes, observem que:

- La llista 7a (ús particular) cau un -74%.
- La llista 6a (ús comercial / lloguer) creix un +52%.

Això posa de manifest que el mercat de lloguer ha actuat com a motor de sosteniment del sector.

Gràfic 2. Evolució de matriculacions en llistes 6a i 7a (2006–2024):



Llista	2006	2024
Llista 6a	1155	1758
Llista 7a	12779	3265

5. Importància del segment <5 m i 15 CV sense titulació

Les dades de 2024 mostren que el segment d'embarcacions d'entre 4,5 i 5 metres d'eslora és pràcticament l'únic que creix (+8% anual). Segons les empreses que han aportat dades al Clúster, entre el 30% i el 60% dels ingressos anuals provenen del lloguer d'aquestes embarcacions sense titulació.

Promotor de



Amb el suport de



Les al·legacions d'empreses com Funboats L'Escala, Alquiler de Motoras Estartit, Palamós Boats, Costa Brava Rent a Boat Blanes o Navega sense Títol Sitges assenyalen que:

- En algunes flotes, 1 de 3 o fins a 5 de 8 embarcacions depenen del règim sense titulació.
- La facturació associada al segment sense titulació representa entre el 30% i el 50-60% del total.
- La pèrdua d'aquest segment implicaria reduccions dràstiques de plantilla (fins a la meitat de llocs de feina) i, en molts casos, el tancament directe del negoci.

6. Comparativa internacional de l'exempció de titulació

L'anàlisi comparativa recollida en el document d'al·legacions mostra que Espanya ja es troba entre els països més restrictius pel que fa a l'exempció de titulació per a embarcacions de petita eslora:

Posició	País	Règim d'exempció
1	Finlàndia	<i>Sense límit de potència/eslora</i>
1	Regne Unit	<i>Sense límit de potència/eslora</i>
3	Holanda	<i>Fins 15 m i 20 km/h</i>
4	Suècia	<i>Fins 12 m</i>
5	Itàlia	<i>Fins 40 HP</i>
6	Grècia	<i>Fins 30 HP</i>
7	Noruega	<i>Fins 25 HP</i>
8	Espanya	<i>Fins 5 m i 15 HP</i>

La proposta de suprimir l'exempció per al lloguer d'embarcacions fins a 5 m i 15 CV situaria de facto Espanya per sota del nivell de permissivitat d'altres països turístics mediterranis competidors (Itàlia, Grècia, Croàcia), amb un efecte directe sobre la competitivitat del turisme nàutic.

Promotor de



Amb el suport de



7. Resum de les al·legacions presentades pel Clúster

El document d'al·legacions d'ADIN-CLÚSTER NÀUTIC, datat el 7 de febrer de 2025, formula observacions i propostes sobre el conjunt de normes modificades, però se centra especialment en dos blocs:

a) Modificació de l'Article 10 del RD 875/2014 (titulacions nàutiques):

- Es demana mantenir el text original, que permet el govern d'embarcacions fins a 5 m i 15 CV sense titulació, també en règim de lloguer, sempre dins de 2 milles d'un port o refugi i en navegació diürna.
- Es considera desproporcionat limitar l'exempció només a usos privatis i esportius, excloent el lloguer, sense dades objectives de sinistralitat que ho justifiquin.
- S'argumenta que el lloguer sense titulació és la principal porta d'entrada a la nàutica per a nous usuaris i un pilar essencial per a la viabilitat del sector.

b) Desenvolupament de l'Article 9 del RD 186/2023 (canvi temporal d'ús):

- El Clúster veu positivament que es concreti el règim de canvi d'ús, però considera excessives algunes restriccions que impedeixen el govern ocasional per part dels propietaris quan l'IEDMT ja s'ha satisfet.
- Es proposa suprimir determinats paràgrafs que limiten innecessàriament l'ús privat i esporàdic, tot mantenint els requisits de seguretat i assegurances.

8. Propostes alternatives per reforçar la seguretat sense prohibir el lloguer

ADIN-CLÚSTER NÀUTIC formula un paquet complet de mesures alternatives per millorar la seguretat de les embarcacions sense titulació, en lloc de prohibir-ne el lloguer:

- Formació obligatòria prèvia a la sortida, impartida per personal de l'empresa.
- Guia i manual de seguretat elaborat pel Clúster i supervisat per la DGMM, en format digital i imprès, per lliurar-lo a tots els usuaris.
- Instal·lació obligatòria de proteccions d'hèlix homologades.
- Geolocalització activa per control remot de les embarcacions per part de les empreses.
- Limitació del nombre de persones a bord (p. ex. màxim 4 adults o combinacions amb infants).
- Embarcació de suport obligatòria en determinades zones de navegació.
- Prohibició de sortida amb condicions meteorològiques adverses (vent i onatge per sobre de certs valors).

Aquest conjunt de mesures, segons el sector, permetria reduir riscos sense eliminar un segment clau d'activitat econòmica i d'accés a la nàutica.

Promotor de



Amb el suport de



9. Aportacions d'empreses del sector (síntesi)

El document d'al·legacions incorpora nombroses cartes i escrits d'empreses situades a l'Escala, l'Estartit, Palamós, Costa Brava, Sitges, etc. D'entre els punts comuns més rellevants, destaquen:

- El pes econòmic del segment sense titulació en la facturació anual.
- L'esforç en protocols de seguretat: breafing inicial, GPS, VHF, embarcacions de suport.
- L'absència d'accidents greus en anys d'operació, malgrat gestionar centenars o milers de sortides.
- La preocupació per la pèrdua de competitivitat turística davant altres països mediterranis.
- La demanda d'un període transitori i, si calgués, compensacions econòmiques en cas d'un canvi tan dràstic.

10. Valoració del rol d'ADIN-CLÚSTER NÀUTIC

El treball desenvolupat en aquest procés posa de manifest la capacitat del Clúster per:

- Integrar dades i informació dispersa (matriculacions, estudis, comparatius internacionals).
- Canalitzar la veu de desenes d'empreses de dimensions i perfils diversos.
- Presentar a l'Administració una proposta estructurada, propositiva i orientada a resultats.
- Situar el sector nàutic català com a interlocutor seriós, documentat i responsable en matèria reguladora.

11. Missatge clau i conclusions

***Missatge clau:* la prohibició del lloguer d'embarcacions fins a 5 metres d'eslora i 15 CV sense titulació, tal com està plantejada, tindria un impacte econòmic devastador sobre el sector, amb risc de tancament per a desenes d'empreses, pèrdua de llocs de feina i retrocés del turisme nàutic.**

Les actuacions d'ADIN-CLÚSTER NÀUTIC han demostrat que és possible plantejar un enfocament alternatiu: mantenir l'exempció de titulació en el lloguer, però reforçar la seguretat mitjançant formació, tecnologia, protocols i inspeccions. Aquesta via permet, alhora, protegir les persones, el medi marí i el teixit empresarial que sustenta la nàutica d'esbarjo a Catalunya i a la resta de l'Estat.

Promotor de



Amb el suport de

