

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE REAL DECRETO DEL REGLAMENTO DE LOS REGISTROS MARÍTIMOS ESPAÑOLES

**A la Dirección General de la Marina Mercante
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**

Barcelona, 9 de octubre de 2026

Aportaciones del Clúster Nàutic Català — ADIN al trámite de audiencia pública del Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento sobre Abanderamiento y Matriculación de Buques y Embarcaciones en los Registros Marítimos Españoles.

Desde el Clúster Nàutic Català valoramos favorablemente la actualización del sistema registral y su tramitación electrónica. Para las empresas de la náutica de recreo, su utilidad dependerá de que permita completar las operaciones con documentación proporcionada, criterios uniformes y plazos previsibles.

Presentamos estas observaciones desde la perspectiva de las empresas de compraventa, reparación y mantenimiento, alquiler, formación y servicios náuticos. El análisis se refiere exclusivamente al articulado del proyecto sometido a esta audiencia. Las medidas ya recogidas en él se valoran como avances; las peticiones siguientes concretan su aplicación o proponen modificaciones adicionales. Todas las referencias corresponden a la numeración de este proyecto.

Promovem:



Amb el suport de:



CONSIDERACIONES PRELIMINARES QUE DEBERÍAN INCLUIRSE EN EL ARTICULADO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO DEL REGLAMENTO DE LOS REGISTROS MARÍTIMOS ESPAÑOLES

La digitalización nos parece positiva, pero necesitamos que los trámites sean sencillos, que se pida lo mismo en todas las Capitanías y que los expedientes se resuelvan dentro de un plazo razonable.

- La misma documentación en todas las Capitanías

Aunque la documentación ya está recogida en la normativa, en la práctica cada Capitanía solicita documentos diferentes para un mismo trámite.

Desde la DGMM se debería crear una lista clara y actualizada de los documentos necesarios para cada caso, que se aplicara igual y de manera unificada en todas las Capitanías y Distritos Marítimos. Si un expediente necesita algún documento adicional, debería ser justificado.

También debería evitarse solicitar aquellos documentos que la Administración ya tiene, con el fin de presentar los expedientes completos desde el principio, evitando retrasos y trabajo adicional para todos.

- Plazos de resolución y expedientes pendientes

Existen expedientes que llevan años pendientes, es necesario obtener una respuesta, favorable o desfavorable, en un tiempo determinado con los motivos claros para saber cómo continuar.

Los plazos deberían cumplirse también en los trámites que necesitan revisión manual. Si falta documentación, que se revise cuanto antes y se indique todo lo que falta en un mismo requerimiento, siempre que sea posible.

Poder conocer en todo momento saber el estado o punto en el que se encuentra el expediente, qué lo está frenando y como y a quién dirigirse cuando éste no avanza; además, los expedientes antiguos deberían tener un plan de revisión para que no sigan acumulándose.

- Propietarios extranjeros y firma digital

En el sector náutico se trabaja con muchos propietarios y compradores extranjeros que no tienen certificado digital español. Esto no debería impedir ni retrasar la venta o el trámite registral.

Debería quedar claro qué medios de identificación y firma se aceptan y qué alternativa tiene quien no puede utilizar la plataforma.

En particular, en la compraventa de embarcaciones con otras matrículas, donde la plataforma de la Administración marítima de otro país, la náutica recibe un código para validar la compra en

Promovem:



Amb el suport de:



esa misma plataforma, pero si la náutica española, como es habitual, no dispone de firma electrónica del otro país, no puede completar la validación, con todos los inconveniente y retrasos que conlleva.

El nuevo sistema español debería contemplar una alternativa clara para estos casos.

- Poder tramitar la venta en nombre del cliente

El proyecto prevé comunicaciones electrónicas del vendedor y del comprador. Sería importante que la empresa náutica o la gestoría pudiera presentarlas con las autorizaciones correspondientes, sin obligar a cada cliente a entrar personalmente con un certificado español.

Para ello, bastaría con modelos sencillos de autorización y la distinción entre firmar el contrato de compraventa y presentar los formularios del trámite.

- Barcos comprados para revender

Es habitual que las náuticas adquieran embarcaciones usados o las reciban como parte del pago de otra embarcación.

Sería útil un procedimiento sencillo para registrar la entrada de la embarcación en la empresa y su posterior venta al cliente final, dejando clara la propiedad y evitando duplicar documentación, trámites y tasas innecesarias.

- Ampliar la tramitación simplificada

El proyecto limita la matriculación simplificada a embarcaciones de lista séptima de hasta ocho metros con marcado CE.

Consideramos que debería ampliarse hasta doce metros, con las comprobaciones necesarias, teniendo en cuenta que el régimen especial de inscripción actual llega hasta esa eslora.

- Adaptación de las embarcaciones ya inscritos

Para las embarcaciones que tengan que obtener el nuevo certificado, la adaptación debería aprovechar los documentos y datos que ya constan en el registro, sin obligar al propietario a empezar de cero.

También debe quedar claro desde cuándo cuentan los dos años y qué ocurre si la plataforma no funciona o la solicitud está presentada, pero sigue pendiente de resolución.

Promovem:



Amb el suport de:



Antes de declarar una embarcación o darla de baja, debería avisarse al propietario y darle una oportunidad clara de regularizarlo. Los avisos de caducidad deberían llegar también al representante autorizado.

- Renovación de certificados

Si no hay cambios ni incidencias, la renovación y actualización del certificado deberían ser sencillas y poder hacerse automáticamente, con las comprobaciones correspondientes.

- Documentación de otros países y Registro de Bienes Muebles

El proyecto habla del Registro de Bienes Muebles, pero desconocemos si este, o registro equivalente, existe en todos los países o si expiden los mismos documentos.

Necesario clarificar que documentación se acepta para acreditar la propiedad y las posibles cargas de una embarcación procedente de otra bandera, y qué alternativa existe cuando el país de origen no tiene un registro equivalente o no emite el certificado solicitado.

Se necesitan requisitos claros y comunes para todas las Capitanías, sin pedir al cliente documentos que no puede conseguir en su país (muchas embarcaciones disponen de banderas de otros países, con banderas europeas y no europeas)

- Retrasos en las bajas del registro español

Las bajas del registro español tardan casi un año desde que se solicitan, mientras que en otros países se resuelven con rapidez.

Esto puede bloquear la venta y el cambio de bandera, porque el comprador necesita la baja española para completar el registro en su país.

Es totalmente necesario que las bajas se resuelvan en un plazo breve y que se cumpla y que si falta documentación o existe algún impedimento, que se comunique a la mayor brevedad.

Promovem:



Amb el suport de:



PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO DEL REGLAMENTO DE LOS REGISTROS MARÍTIMOS ESPAÑOLES

1 Extender la matriculación simplificada hasta los doce metros y firma electrónica

Artículos 85 y 86

El artículo 85 limita el procedimiento simplificado a las embarcaciones de la Lista Séptima con eslora de casco igual o inferior a ocho metros y marcado CE. Proponemos elevar el límite a doce metros, conservando los requisitos técnicos, documentales y de comprobación previstos en el proyecto.

El límite de ocho metros deja fuera operaciones que pueden tramitarse con la misma documentación normalizada y controles automatizados. La ampliación permitiría aplicar también el régimen simplificado a sus transmisiones y cambios de nombre, por la remisión del artículo 86 al artículo 85.2.

Solicitamos sustituir en el artículo 85.2.b) la referencia a ocho metros por doce metros. La ampliación no alteraría las obligaciones fiscales ni la documentación exigible para acreditar su cumplimiento. Para las embarcaciones de uso comercial, proponemos evaluar una extensión posterior basada en su certificación y actividad, sin equiparar automáticamente sus condiciones a las del uso privado.

De igual modo solicitamos que se modifique el artículo 85.3.b) para permitir expresamente que la declaración responsable pueda ser firmada y presentada electrónicamente por un representante debidamente acreditado, en nombre del propietario y con facultades suficientes para ello, sin exigir que el propietario, que en muchas ocasiones es extranjero, disponga de firma electrónica propia en España, y que se contemple como alternativa la presentación electrónico, por el representante, de la declaración firmada de forma manuscrita por el propietario, con las garantías de autenticidad y comprobación que se establezcan, todo ello sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan por el contenido de la declaración y de las facultades de comprobación de la Administración.

2 Tramitación común y asistencia a las pequeñas empresas

Artículos 6 a 10, 14 y 85 y disposiciones transitorias tercera y cuarta

Los artículos 6 a 10 ya prevén registros electrónicos, acceso mediante la sede ministerial, formularios normalizados y coordinación por la DGMM. Sobre esta base, pedimos una ventanilla funcional común que permita seguir el expediente completo y coordinar las unidades tramitadoras, respetando las competencias territoriales y las inspecciones presenciales.

Promovem:



Amb el suport de:



Solicitamos completar los formularios previstos con una relación única de documentos por procedimiento, consulta del estado del expediente y requerimientos que identifiquen con precisión lo que falta. Cuando proceda redistribuir internamente un expediente, el interesado no debería repetir solicitudes ni abonar nuevas tasas por ese traslado.

Las empresas y profesionales que actúen por representación acreditada deben poder gestionar sus expedientes desde un mismo acceso. Conviene aclarar, en particular, cómo se articula esta representación con la declaración responsable que el artículo 85 exige firmar al propietario, de modo que se eviten bloqueos operativos sin alterar la responsabilidad del declarante.

Proponemos publicar un calendario de implantación y habilitar un canal de asistencia durante la transición. El plazo de dos años para sustituir los certificados del régimen especial anterior debe contar con medios electrónicos efectivamente operativos y con una vía alternativa para las incidencias acreditadas. Solicitamos que la disposición transitoria lo garantice expresamente.

3 Asegurar la continuidad de la navegación durante la matriculación

Artículos 73.3 y 74.4

El artículo 74.4 ya contempla la navegación provisional tras presentar la documentación y superar las comprobaciones automatizadas. Consideramos acertada esta solución, pero debe coordinarse con el artículo 73.3, que extingue el permiso temporal de navegación desde la presentación de la solicitud.

Tal combinación puede dejar un intervalo sin habilitación cuando el sistema no emita inmediatamente el justificante de aptitud. Solicitamos que el permiso anterior conserve su eficacia hasta su sustitución por la habilitación provisional o definitiva, dentro de su plazo de vigencia y salvo resolución motivada por razones de seguridad.

Solicitamos concretar la identificación y verificación del justificante provisional, así como la indicación del uso autorizado y sus límites. Conviene aclarar expresamente su aplicación a las motos náuticas, incluidas en el capítulo VIII pero no mencionadas de forma expresa en el apartado 74.4. Si la comprobación requiere intervención de un funcionario, la sede debe indicar la causa y el trámite pendiente.

Pedimos una vía de comprobación manual en caso de incidencia informática. La mera presentación de una solicitud no debe confundirse con la habilitación para navegar: esta requiere la comprobación prevista en el artículo 74.4 y el justificante expresamente apto, con el límite de doce millas y los demás condicionantes establecidos en el proyecto.

Promovem:



Amb el suport de:



4 Adecuar la definición de las Listas Sexta y Séptima al concepto legal de navegación de recreo o deportiva

Artículo 12.1, apartados f) y g)

El Artículo 12 del proyecto establece que:

Listas de actividad de los buques inscritos en los registros marítimos españoles 1. Los buques se inscribirán en el Registro de Buques en las siguientes listas atendiendo a su naturaleza y actividad, según se expresa a continuación:

f) Lista Sexta. Se inscribirán en esta lista las motos náuticas, las embarcaciones y los buques proyectados conforme a su normativa específica y destinados, con fin comercial, a la navegación de recreo o a la formación, tanto para el gobierno de esta clase de embarcaciones como para la obtención de titulaciones náuticas habilitantes para su gobierno. Las embarcaciones y buques inscritos en esta lista podrán realizar, además, determinadas actividades distintas de la navegación de recreo, el turismo, el ocio o la práctica de deporte o pesca no profesional. Dichas actividades se determinarán mediante resolución de la Dirección General de la Marina Mercante. Las motos náuticas destinadas a un fin comercial o profesional distinto del recreo y las que sean propiedad de organismos públicos se inscribirán en la Lista Sexta.

g) Lista Séptima. Se inscribirán en esta lista las motos náuticas, las embarcaciones y los buques proyectados conforme a su normativa específica y destinados, sin fin comercial, a la navegación de recreo.

Propuesta

Se propone la siguiente redacción:

f) Lista Sexta. Se inscribirán en esta lista las motos náuticas, las embarcaciones y los buques destinados a la navegación de recreo o deportiva a título lucrativo. Se entiende por navegación deportiva o de recreo aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.

Asimismo, se inscribirán en esta lista las embarcaciones y buques destinados, con finalidad lucrativa o comercial, a actividades de enseñanza, iniciación, formación, perfeccionamiento y prácticas de navegación, tanto para la obtención de titulaciones náuticas como para otras actividades formativas o de aprendizaje que no conduzcan a una titulación oficial.

Promovem:



Amb el suport de:



Las embarcaciones y buques inscritos en esta lista podrán realizar, además, determinadas actividades distintas de la navegación de recreo o deportiva. Dichas actividades se determinarán mediante resolución de la Dirección General de la Marina Mercante. Las motos náuticas destinadas a un fin comercial o profesional distinto del recreo y las que sean propiedad de organismos públicos se inscribirán en la Lista Sexta.

g) Lista Séptima. Se inscribirán en esta lista las motos náuticas, las embarcaciones y los buques destinados a la navegación de recreo o deportiva sin fin lucrativo o comercial, conforme se definen en la letra anterior

Justificación:

La navegación deportiva o de recreo ya viene definida por la ley. Siendo las embarcaciones y buques de recreo aquellas que se destinan, en sus diferentes modalidades, a título lucrativo o privado, a este tipo de navegaciones, resulta lógico y apropiado que sean estas las que se registren en la lista sexta o séptima sin necesidad de adoptar otra definición

Nos referimos al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que define claramente la navegación deportiva y de recreo:

Artículo 252. Abanderamiento de buques.

1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española. 2. Estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España. Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.

5 Precisar las actividades formativas y los cambios de uso

Artículos 12.1.f y 12.1.g y artículo 80

La definición de la Lista Sexta ya incluye formación para el gobierno de embarcaciones y formación dirigida a obtener titulaciones. Para evitar interpretaciones diferentes, proponemos mencionar expresamente la iniciación, el perfeccionamiento y las travesías de aprendizaje cuando se presten con finalidad comercial, aunque no conduzcan a una titulación oficial.

Promovem:



Amb el suport de:



El artículo 12.1.g) reserva la Lista Séptima a la navegación de recreo sin fin comercial. Solicitamos mantener esta delimitación y aclarar su relación con las exenciones deportivas del artículo 19, para distinguir la actividad formativa comercial ordinaria de los supuestos deportivos que puedan quedar exentos.

El artículo 80 reconoce los cambios de lista y la anotación del cambio temporal de uso privado a comercial. Solicitamos completar su aplicación con un procedimiento que identifique documentos, fecha de efectos, duración del uso temporal y forma de retorno al uso privado. La inscripción debe reflejar con claridad quién asume la explotación durante ese período.

Los reconocimientos exigibles deben ajustarse a la normativa de inspecciones y al cambio efectivo de actividad. Pedimos evitar la repetición de comprobaciones técnicas ya válidas y suficientes para el nuevo uso. La simplificación registral deberá preservar las obligaciones fiscales, de seguro y de habilitación que correspondan en cada caso.

6 Hacer aplicables las exenciones para la enseñanza deportiva

Artículo 19

El proyecto ya incorpora a la exención de las embarcaciones de regata los entrenamientos, la preparación y los desplazamientos vinculados a las competiciones. También prevé una posible exención para la vela ligera y otras embarcaciones menores utilizadas en enseñanza deportiva. Solicitamos conservar estos avances y precisar sus condiciones de aplicación.

La exigencia de un número de vela puede no ser adecuada para todas las embarcaciones menores incluidas en el apartado segundo. Proponemos admitir un identificador federativo equivalente cuando, por la tipología de la embarcación, no proceda asignar ese número. La identificación debe permitir conocer la entidad responsable y la unidad concreta utilizada.

El artículo 19.2 permite concretar mediante orden ministerial las características y condiciones de la exención. Pedimos acompañar ese desarrollo de un régimen transitorio claro para las entidades que ya operan. Las embarcaciones de apoyo y seguridad no deberían quedar exentas por su mera adscripción a una escuela; su tratamiento debe responder a sus características y actividad.

Proponemos que el registro o control federativo sea interoperable con la Administración marítima y que cualquier cambio en la entidad responsable pueda comunicarse de forma sencilla. No resulta necesario crear estructuras paralelas que reproduzcan la misma información sin mejorar el control.

Promovem:



Amb el suport de:



7 Facilitar las reparaciones y la actualización de los motores

Artículos 20.1.f, 60 y 61

Los artículos 60 y 61 regulan la autorización y anotación de transformaciones, reformas y grandes reparaciones. Pedimos delimitar su aplicación frente al mantenimiento ordinario que no modifica las características relevantes para la seguridad. Esta precisión debe permitir a talleres y propietarios conocer cuándo procede una autorización y cuándo basta la documentación de la actuación.

Para las sustituciones técnicamente equivalentes, pedimos una vía de comunicación y actualización documental cuando la normativa técnica lo permita. Las reformas que alteren potencia, estructura, combustible o condiciones de seguridad deben seguir sujetas a los controles que correspondan. Esta distinción facilitaría el trabajo de talleres y servicios técnicos sin rebajar las exigencias de conformidad.

El artículo 20 exceptúa los cambios de motores fueraborda en el caso de recreo dentro de las incidencias técnicas enumeradas. Proponemos aclarar cómo se mantendrán actualizados sus datos identificativos, sin convertir toda sustitución en un expediente de reforma. La anotación de la identidad del motor y la autorización técnica de una modificación cumplen funciones diferentes.

Si se establece un sistema de trazabilidad de motores, debería estar bajo responsabilidad de la Administración y abierto en condiciones objetivas a los operadores habilitados. Los datos mínimos serían marca, modelo, número de serie y vinculación con la embarcación cuando proceda. Su puesta en marcha debería evitar cargas duplicadas y prever cómo incorporar motores usados o importados, con acceso restringido a los datos personales.

8 Corregir discrepancias entre registros sin perder la trazabilidad

Artículos 11, 34, 65 y 71

El artículo 11 ya establece comunicaciones de oficio y herramientas de intercambio con el Registro de Bienes Muebles, y el artículo 65 regula la anotación de los cambios de titularidad. Solicitamos completar esta coordinación con un cauce para resolver discordancias anteriores que no se subsanen mediante el intercambio de nuevos asientos.

Solicitamos un procedimiento específico de conciliación registral, iniciado por el interesado o por comunicación entre registros, que identifique la documentación necesaria, dé audiencia a los afectados y conserve el historial de transmisiones. La rectificación de errores materiales del artículo 71 no debe confundirse con la resolución de discrepancias de titularidad o derechos.

La conciliación debe conservar la identidad de la embarcación y la continuidad de sus asientos, respetando las competencias de cada registro, los títulos exigibles y los derechos de terceros. Solicitamos que el procedimiento determine cómo acreditar y corregir la discrepancia sin recurrir a una baja y nueva matriculación como solución general.

Promovem:



Amb el suport de:



La hoja registral marítima debería indicar, cuando conste, la existencia de una inscripción relacionada en el Registro de Bienes Muebles y la forma de obtener información de este. Si la interoperabilidad detecta una discordancia, el titular debe recibir una comunicación que explique cómo resolverla y ante qué órgano.

9 Concretar la intervención de los varaderos en el final de vida

Artículos 54 y 81.1

El artículo 81.1 ya prevé acreditar el desguace mediante documento de un gestor de residuos autorizado, e identifica el contenido mínimo exigible. Nuestra propuesta consiste en concretar cómo se coordina esta vía con las operaciones realizadas en un varadero y con las autorizaciones previstas en el artículo 54.

Los varaderos deben poder realizar las operaciones materiales para las que dispongan de habilitación y medios adecuados, dentro de la normativa ambiental y de residuos. La regulación registral no puede entenderse como una autorización general para gestionar residuos ni sustituir las autorizaciones que correspondan.

Sobre los datos exigidos por el artículo 81.1, proponemos un modelo común que añada la identificación de los intervinientes y distinga los motores destruidos de los retirados para reutilización legal. La baja del casco no debería llevar a documentar como destruido un equipo que se conserva; su destino debe quedar expresamente acreditado.

El artículo 54.4 ya contempla las bajas vinculadas a procedimientos portuarios de abandono. Solicitamos instrucciones comunes que concreten la conexión entre el título que legitima la actuación, la ejecución material y la baja. La presencia de una embarcación en un varadero o el impago de servicios no equivalen por sí solos a autorización para destruirla.

10 Evitar cargas documentales y costes duplicados

Artículos 15, 74, 75, 84 y 88 a 90 y disposición transitoria cuarta

La exigencia general del artículo 15.3 de elevar a público los documentos privados otorgados en el extranjero merece una revisión de proporcionalidad. Para operaciones de compraventa de recreo, solicitamos admitir los títulos suficientes conforme a la normativa aplicable y concretar cuándo son imprescindibles la intervención notarial, la legalización o la traducción jurada.

Los artículos 15.4 y 74.2.g) prevén la verificación electrónica de determinados documentos extranjeros; el artículo 75.4 admite, bajo condiciones, no aportar nuevamente la declaración UE de conformidad. Solicitamos concretar las pruebas admisibles en los formularios y criterios de tramitación, para hacer efectivas estas facilidades ya incluidas en el proyecto.

En materia de tasas, solicitamos publicar el coste completo de cada procedimiento y revisar las actuaciones que generen documentos derivados de un mismo cambio. Debe aclararse la relación

Promovem:



Amb el suport de:



entre la entrega de documentación actualizada prevista en el artículo 88.2 y la expedición de copias del artículo 84.3, evitando cobros duplicados por el mismo servicio.

La falta de herramientas de intercambio entre Administraciones no debería incrementar el coste para el interesado. Si la supresión o reducción de una carga requiere modificar una norma con rango de ley, pedimos que se promueva esa modificación junto con el desarrollo del reglamento.

11 Renovar los certificados sin interrupciones administrativas

Artículos 82 a 84 y disposición transitoria tercera

El artículo 83 ya prevé el certificado electrónico, su verificación y la obtención de una copia verificable, y permite actualizar los datos de inspección sin expedir un nuevo certificado. Pedimos mantener estas medidas y añadir avisos de caducidad y una solución que permita consultar a bordo la documentación descargada cuando no exista conexión.

Proponemos regular la continuidad documental cuando la renovación se haya solicitado correctamente dentro del plazo y la demora sea imputable a la Administración. Esta continuidad debería quedar acreditada electrónicamente y no extender reconocimientos técnicos caducados ni neutralizar suspensiones por seguridad.

El artículo 82 sitúa la declaración de inactividad a los diez años de la última expedición o renovación. Pedimos que las comunicaciones expliquen este cómputo y el posterior plazo de dos años hasta la baja de oficio, así como las actuaciones necesarias para regularizar la situación.

La transición de los documentos anteriores debe acompañarse de información individualizada y oportunidad efectiva de regularización. Solicitamos revisar especialmente la declaración de inactividad prevista para embarcaciones sin el anterior Certificado de Registro Español — Permiso de Navegación, distinguiendo la falta documental de las situaciones en que exista otra documentación válida o deba aclararse el historial.

12 Graduar las consecuencias de los incumplimientos documentales

Artículos 91 a 95 y disposición transitoria quinta

El régimen sancionador debe aplicarse con una diferenciación clara entre falsedad, navegación sin habilitación y errores documentales de distinta entidad. Solicitamos revisar las especificaciones del proyecto para que su alcance se ajuste a las infracciones previstas en la ley y a la relevancia del incumplimiento.

En particular, el artículo 93.1.b) se refiere de forma amplia a la falta de actualización de datos. Pedimos precisar los supuestos comprendidos y valorar la entidad de la omisión, la culpabilidad, la diligencia del interesado y el riesgo producido, dentro de los criterios legales de graduación.

Las incidencias acreditadas de la plataforma y las demoras administrativas deben poder incorporarse al expediente para valorar la responsabilidad. Para defectos subsanables sin riesgo,

Promovem:



Amb el suport de:



solicitamos prever requerimientos de corrección cuando lo permita la legislación, sin establecer una exención general de responsabilidad.

La disposición transitoria quinta ya difiere determinadas previsiones hasta las correspondientes reformas legales. Pedimos identificar expresamente los preceptos afectados y comunicar su fecha de aplicación efectiva, para evitar dudas durante la transición. No se propone extender ese aplazamiento al conjunto del régimen sancionador.

13 Disponer de estadísticas útiles y evaluar el funcionamiento

Nueva disposición adicional en relación con los artículos 9.1.a, 17 y 20

El artículo 9.1.a) ya atribuye a la DGMM el mantenimiento de una base de datos de la flota. En particular la flota existente es totalmente desconocida para el sector y esta es una información muy relevante para las empresas.

Proponemos añadir la publicación periódica de estadísticas agregadas y anonimizadas de recreo: nuevas matriculaciones, transmisiones, bajas y cambios de lista. El desglose territorial y por eslora deberá preservar la confidencialidad.

La metodología debe diferenciar el puerto de registro del domicilio del titular y evitar que el traslado entre registros o listas se contabilice como incorporación de una nueva unidad. La inscripción en Lista Sexta debe identificarse como indicador registral de destino comercial, sin equipararla por sí sola a la actividad efectiva de alquiler.

Solicitamos un calendario mensual de difusión en formato reutilizable y una explicación de las revisiones de datos. La información debe obtenerse prioritariamente de los campos ya necesarios para tramitar los expedientes, evitando nuevas declaraciones empresariales con fines exclusivamente estadísticos.

También proponemos evaluar durante el primer año los plazos reales de resolución, las incidencias y el uso del procedimiento simplificado, con participación de las asociaciones del sector. Esta revisión permitiría corregir obstáculos de aplicación y comprobar si la digitalización reduce el tiempo y el coste de los trámites.

Promovem:



Amb el suport de:



Solicitud a la Dirección General de la Marina Mercante

Solicitamos que estas observaciones se incorporen al expediente de elaboración del real decreto y se valoren al preparar su versión definitiva. Consideramos prioritarias la ampliación del procedimiento simplificado, la continuidad de las habilitaciones durante la tramitación y una transición digital que no traslade nuevas cargas a las empresas y usuarios.

El Clúster Nàutic Català manifiesta su disposición a colaborar en la concreción de los procedimientos y modelos que afectan a las empresas de la náutica de recreo.

Miquel Guarner

joan miquel
guarner

Firmado
digitalmente por
joan miquel guarner
Fecha: 2026.10.09
09:57:35 +02'00'

Secretario general

Clúster Nàutic Català — ADIN

Barcelona, 9 de octubre de 2026

Promovem:



Amb el suport de:

