ORDEN TRM/…/2026, DE …, POR LA QUE SE DETERMINAN LOS BUQUES DE PASAJE DE CLASE B DEDICADOS AL TRÁFICO NACIONAL A LOS QUE RESULTA 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

I

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, incorporó al Derecho español la Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria, y determinó los órganos competentes para aplicar el 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.

En su redacción original, el artículo 3.1.b) de dicho real decreto extendía sus medidas a los buques de pasaje dedicados al tráfico nacional de las clases A y B, 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. La inclusión de la clase B iba más allá del mínimo exigido por el Derecho de la Unión Europea, que impone la aplicación obligatoria del Reglamento (CE) n.º 725/2004 a los buques de en tráfico nacional de clase A y deja a los Estados miembros decidir, previa evaluación obligatoria de los riesgos para la protección, en qué medida lo aplican a las demás categorías de buques, a sus compañías y a las instalaciones portuarias que les prestan servicio, sin que ello comprometa el nivel general de protección (artículo 3.3 del Reglamento).

El Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, clasifica los buques de pasaje que realizan travesías nacionales en cuatro clases, A, B, C y D, en función de las características de las zonas marítimas en las que pueden navegar. Los buques de clase A son aquellos que, por reunir las condiciones de seguridad exigibles para navegar en cualquiera de dichas zonas, no están sujetos a limitaciones de navegación derivadas de esta clasificación debido a su distancia a la costa o del estado de la mar, mientras que los de clase B realizan travesías en zonas marítimas situadas a no más de veinte millas náuticas de la línea de costa. Esta distinción, establecida inicialmente por razones de seguridad marítima, sirve también para delimitar el ámbito de aplicación de las normas europeas sobre protección de los buques y las instalaciones portuarias frente a actos ilícitos deliberados, cuya aplicación es obligatoria para los buques de clase A y queda supeditada, para las restantes clases, al resultado de una evaluación de los riesgos para la protección.

II

El Real Decreto 1188/2025, de 26 de diciembre, por el que se modifican determinadas normas en materia de Marina Mercante, modificó el artículo 3.1 del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre. Su nueva letra b) limita la aplicación directa a los buques de pasaje dedicados al tráfico nacional pertenecientes a la clase A. Su nueva letra c) prevé que el real decreto se aplique a buques de pasaje de 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. Su disposición transitoria única mantuvo la aplicación del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, a los puertos que prestan servicio a buques de pasaje de clase B durante los doce meses posteriores a su entrada en vigor, que tuvo lugar el 31 de diciembre de 2025.

El Ministerio del Interior ha elaborado el «Informe de evaluación de riesgos en el ámbito del transporte marítimo», recibido el 15 de diciembre de 2025. Este informe concluye que deben seguir aplicándose las normas de protección del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, y del Reglamento (CE) n.º 725/2004 a los tráficos de clase B interinsulares de las Illes Balears y de Canarias y a los tráficos de clase B entre el territorio peninsular español y las ciudades de Ceuta y Melilla. En atención a la naturaleza reservada de su contenido, conforme al artículo 21 del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, esta orden recoge únicamente sus conclusiones.

Sobre la base de la evaluación de riesgos efectuada por el Ministerio del Interior, esta orden mantiene la aplicación de las medidas de protección marítima a los buques de pasaje de clase B que realizan tráficos interinsulares en los archipiélagos balear y canario y tráficos entre la península y la ciudad de Ceuta (no se incluye Melilla porque la distancia que la separa de la Península obliga a que cualquier tráfico marítimo se realice por buques de pasaje de la clase A), así como a sus compañías, a las instalaciones portuarias que les prestan servicio y a los puertos que las albergan. Asimismo, establece las condiciones de aplicación y coordinación de dichas medidas, con el fin de garantizar su eficacia y evitar duplicidades innecesarias, preserva la validez de los instrumentos de protección vigentes y prevé la revisión periódica de los tráficos sujetos a estas obligaciones en función de la evolución de los riesgos. Se persigue, de este modo, adecuar las exigencias de protección marítima a los riesgos efectivamente identificados, sin imponer cargas innecesarias a los restantes tráficos de buques de pasaje de clase B.

III

Esta orden se adecua a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En relación con el principio de necesidad, la aprobación de esta orden responde a la exigencia de garantizar la protección de las personas y los bienes frente a actos ilícitos deliberados en aquellos tráficos de buques de pasaje de clase B cuya exposición a estos riesgos ha quedado acreditada en la evaluación realizada por el Ministerio del Interior.

El principio de eficacia se satisface mediante la utilización del instrumento normativo específicamente previsto en el artículo 3.1.c) del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, que permite mantener, sin solución de continuidad, las medidas de protección marítima en los tráficos que requieren de ellas una vez finalizado el régimen transitorio.

En virtud del principio de proporcionalidad, la orden circunscribe la aplicación de las medidas de protección a los tráficos en los que el análisis de riesgos justifica su mantenimiento, liberando a los restantes tráficos de buques de pasaje de clase B de estas obligaciones. Asimismo, permite adecuar las medidas de protección a las características de los servicios y de las instalaciones portuarias, sin menoscabo del nivel de protección exigible.

El principio de seguridad jurídica queda garantizado mediante la delimitación precisa de los tráficos y sujetos afectados, la remisión al régimen de protección marítima y portuaria vigente y el mantenimiento de la validez de las evaluaciones, planes y demás documentos de protección en sus propios términos. A ello contribuye también la previsión de un procedimiento de revisión periódica de los tráficos sujetos a estas medidas.

En cuanto al principio de transparencia, la finalidad y el alcance de la norma se explicitan en este preámbulo y se garantiza la participación de los sectores afectados en su elaboración a través de los trámites de audiencia e información pública, sin perjuicio del carácter reservado de la información relativa a la evaluación de los riesgos para la protección marítima.

Por último, en aplicación del principio de eficiencia, la orden reduce las cargas administrativas y los costes asociados al cumplimiento de las obligaciones de protección marítima en aquellos tráficos en los que no se justifica su mantenimiento y promueve, en los restantes, la coordinación entre las autoridades competentes, las compañías navieras y los gestores de las instalaciones portuarias, evitando duplicidades innecesarias en los controles y aprovechando los instrumentos de protección existentes.

Esta orden se dicta en ejercicio de la habilitación del artículo 3.1.c) y de la disposición final tercera del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, en el ámbito de las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y al amparo del artículo 149.1.20.ª y 29.ª de la Constitución Española.

En su virtud,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto*

Esta orden tiene por objeto determinar los tráficos nacionales de buques de pasaje de clase B a los que resultan de aplicación las medidas de protección previstas en el Reglamento (CE) n.º 725/2004 y en 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, así como precisar las condiciones de su aplicación a los buques, sus compañías, las instalaciones portuarias y los puertos.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

1. Las disposiciones del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, 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, se aplicarán a los buques de pasaje en tráfico nacional de clase B, según la definición del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, que presten servicio en los siguientes tráficos nacionales, así como a sus compañías:

a) Tráficos interinsulares en el ámbito de las Islas Baleares.

b) Tráficos interinsulares en el ámbito de Canarias.

c) Tráficos entre puertos del territorio peninsular español y la ciudad de Ceuta.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior se aplicará igualmente a las instalaciones portuarias que presten servicio a dichos buques y a los puertos situados en territorio español que alberguen una o más instalaciones portuarias que presten servicio a los buques señalados en él, en los términos del artículo 3.1 del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre.

3. Quedan excluidos los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar.

Artículo 3. *Régimen de protección aplicable*

1. Los buques y sus compañías cumplirán las medidas de protección aplicables al tráfico nacional previstas en el Reglamento (CE) n.º 725/2004 y en el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre.

Las instalaciones portuarias y los puertos cumplirán, respectivamente, las obligaciones que estas normas les atribuyen según su condición.

La extensión comprende las medidas exigidas para los buques de pasaje de clase A en tráfico nacional y sus compañías e instalaciones, respetando las competencias, procedimientos y posibilidades de exención o de medidas equivalentes previstos en la normativa aplicable.

3. Los límites de los puertos a efectos de protección se determinarán conforme al artículo 7.2.b) del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, con las exclusiones previstas en su artículo 3.

Artículo 4. *Aplicación de las medidas de protección*

1. La aplicación de las medidas de protección tendrá en cuenta las características de los servicios y de las instalaciones portuarias, así como los riesgos identificados en las correspondientes evaluaciones de protección. Cuando la normativa aplicable lo permita, las autoridades competentes podrán autorizar medidas de protección equivalentes, siempre que no se comprometa el nivel de protección exigible y se cumplan los requisitos y procedimientos establecidos en dicha normativa.

2. Las autoridades competentes promoverán la coordinación de las medidas de protección aplicables a los buques, las instalaciones portuarias y los puertos, con el fin de evitar la duplicación innecesaria de controles y facilitar la continuidad de los

servicios, siempre que ello resulte compatible con las evaluaciones de protección y los planes aprobados. Esta coordinación no limitará la adopción de medidas adicionales cuando resulten necesarias.

3. La aplicación de las medidas de protección se ajustará a la distribución de competencias y responsabilidades prevista en la normativa vigente, atendiendo a las funciones y obligaciones de las autoridades de protección portuaria, los titulares o gestores de las instalaciones portuarias y las compañías navieras. Los correspondientes planes de protección preverán los mecanismos de coordinación necesarios en las zonas y operaciones compartidas.

4. Las autoridades de protección portuaria velarán por que las evaluaciones y los planes de protección de los puertos comprendidos en esta orden contemplen los tráficos a los que se refiere el artículo 2 y tramitarán las revisiones o modificaciones que procedan conforme a los artículos 10 y 11 del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre.

5. La supervisión e inspección de la protección en el ámbito portuario se ajustarán al artículo 22 del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, y a la Orden PCI/1188/2018, de 15 de noviembre, para el establecimiento del sistema de inspecciones del cumplimiento de la normativa sobre protección marítima en el ámbito portuario.

Artículo 5. *Revisión*

1. La autoridad nacional competente para la protección marítima promoverá la revisión de la determinación contenida en el artículo 2 sobre la base de un nuevo análisis de riesgos elaborado por el Ministerio del Interior. La revisión se efectuará a intervalos no superiores a cinco años desde la adopción de la decisión o desde su última revisión.

2. Se procederá, asimismo, a su revisión anticipada cuando el Ministerio del Interior aprecie una variación significativa de la exposición de los buques de pasaje de clase B, o de otras clases, a actos ilícitos deliberados.

Artículo 6. *Comunicación a la Comisión Europea*

La Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, en su condición de punto de contacto nacional para la protección marítima y portuaria [BAD2.1]previsto en el artículo 9 del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, notificará a la Comisión Europea lo dispuesto en esta orden y sus revisiones periódicas, conforme al artículo 3.3 del Reglamento (CE) n.º 725/2004.

Disposición transitoria única. *Instrumentos de protección existentes*

1. Las evaluaciones y planes de protección y los certificados y declaraciones de cumplimiento aprobados o expedidos conforme a la normativa aplicable que se encuentren vigentes conservarán su validez en sus propios términos, dentro de su ámbito material y temporal y siempre que no hayan variado las circunstancias que exijan su modificación.

2. Cuando resulte necesario adaptar las evaluaciones o los planes de protección existentes, las autoridades competentes establecerán, dentro del marco de la normativa aplicable, los plazos y condiciones para su adecuación, atendiendo a la naturaleza de las modificaciones y garantizando en todo momento el nivel de protección exigible. Esta previsión no supone una prórroga de los instrumentos caducados ni una suspensión de las obligaciones de protección vigentes.

Disposición final primera. *Título competencial*

Esta orden se dicta al amparo del artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante y , y del artículo 149.1.29.ª, que le atribuye la competencia exclusiva en materia de seguridad pública.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Oscar Puente Santiago