

**I**

El artículo 6 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, incluye en el concepto de Marina Mercante, entre otros, la seguridad marítima y la inspección técnica y operativa de buques y tripulaciones. Por otra parte, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, regula materias relativas a la ordenación administrativa de la navegación marítima, los vehículos empleados en esa navegación, incluida su seguridad, y los sujetos de la navegación, incluida la dotación de los buques.

Sobre estos cimientos legales se ha conformado en gran parte el cuerpo normativo reglamentario de Marina Mercante, que de manera constante evoluciona y se adapta al desarrollo de la técnica y de la propia sociedad que utiliza los espacios marítimos para usos variados, desde la actividad comercial hasta la práctica recreativa.

Con esta disposición se modifican diversas normas reglamentarias con el ánimo de ajustar aspectos que facilitan la actividad marítima en el ámbito de la flota civil española, la mercante, la pesquera y la de recreo, incluso la de las embarcaciones de Estado destinadas al servicio público de salvamento. También, esta norma se ocupa de la Administración marítima con respecto a su función inspectora.

Todos estos cambios normativos, ya sea porque la normativa europea lo impone, ya sea porque se ha apreciado su necesidad, poseen un alcance puntual y limitado, sin alterar la esencia de las normas reglamentarias modificadas.

**II**

En un primer grupo, las modificaciones atienden a facetas de la seguridad de los buques y sus equipos. De esta manera, en el 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, las referencias en su articulado a las prescripciones técnicas de sus anexos deberán entenderse efectuadas a los anexos del Reglamento Delegado (UE) 2020/411 de la Comisión de 19 de noviembre de 2019, por el que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, en lo que respecta a las prescripciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realizan travesías nacionales, suprimiéndose, a la vez, los tres anexos de este real decreto.

La modificación del Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, consiste en la sustitución de una norma técnica dirigida a los laboratorios de ensayo utilizados con fines de evaluación de la conformidad dentro de los requisitos que deben cumplir los organismos de evaluación de la conformidad para convertirse en organismos notificados. Con esta modificación se transpone la Directiva Delegada (UE) 2021/1206 de la Comisión, de 30 de abril de 2021, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre equipos marinos, en lo relativo a la norma aplicable a los laboratorios utilizados por los organismos de evaluación de la conformidad de los equipos marinos.

También, se modifican las normas complementarias para la aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo de 1978, a los buques y embarcaciones mercantes nacionales, aprobadas por Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 10 de junio de 1983, para cohonestar con mayor eficacia las funciones del salvamento marítimo con los requisitos de seguridad de las embarcaciones de Estado destinadas al servicio público de salvamento, esto es, las de eslora (L) inferior a 24 metros.

**III**

El segundo grupo de normas modificadas alude a la función inspectora de la Administración marítima. Así, en el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, se añaden dos nuevos documentos a la lista de certificados y documentos que deben ser comprobados durante las inspecciones iniciales realizadas en el marco del reglamento, debido a las modificaciones de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, realizadas, por un lado, por el Reglamento (UE) número 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de

buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) número 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE y, por otro lado, por el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

Por otra parte, en el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, se eliminan los dos criterios de selección para la inspección en el control de buques nacionales con destino a puertos extranjeros. Estos y otros criterios se podrán definir por la Dirección General de la Marina Mercante de acuerdo al sistema de selección descrito en el artículo 12 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, de modo que se adecuen con prontitud a los cambios y situaciones recurrentes para la aplicación correcta de la normativa sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino.

#### IV

Finalmente, el último grupo de las modificaciones se dirigen al ámbito de la náutica de recreo, sobre facetas que afectan a la seguridad marítima en su actividad. La primera de ellas tiene por objeto el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por la que se racionaliza el contenido de las instalaciones radioeléctricas a bordo de las embarcaciones de recreo que navegan en la zona 1, en la medida de que estas embarcaciones han de cumplir las prescripciones funcionales de mantener las radiocomunicaciones de modo seguro.

La segunda incumbe al Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, de manera que se permita a los ciudadanos del Reino Unido, que antes del 1 de enero de 2021 fueran instructores, a continuar impartiendo las prácticas o cursos de formación en escuelas náuticas de recreo, como consecuencia de la retirada de dicho Estado de la Unión Europea.

Por último, la tercera modificación atañe al Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo, en concreto su artículo 6, al objeto de hacer posible la instalación en las embarcaciones de recreo de balsas salvavidas que sean apropiadas para la zona de navegación donde se navegue, según la homologación de la Dirección General de la Marina Mercante, y teniendo presentes las normas técnicas para su fabricación.

#### V

Durante el procedimiento de elaboración de esta norma reglamentaria se ha actuado de acuerdo con los principios establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En primer lugar, se asumen los principios de necesidad y eficacia, ya que este real decreto contribuye al objetivo del interés general de mejorar la seguridad marítima en diversos aspectos. Asimismo, el real decreto es coherente con el principio de proporcionalidad puesto que las obligaciones impuestas representan las imprescindibles para atender el objetivo enunciado. Además, atendiendo al principio de seguridad jurídica, este real decreto resulta coherente con el resto del ordenamiento jurídico que versa sobre las cuestiones reguladas, pero con las novedades pertinentes que sostienen un marco jurídico estable y predecible para el sector marítimo. Por otra parte, se atiende al principio de transparencia cuando se han identificado los motivos que justifican la elaboración de esta iniciativa reglamentaria ya sea por un mandato normativo ya sea por el estado actual del sector marítimo; también dentro de este principio, se ha ofrecido a los destinatarios de la norma la oportunidad de tener participación activa mediante el trámite de audiencia pública, del cual se han valorado efectivamente las propuestas y observaciones formuladas para tener, en su caso, reflejo en este real decreto. Finalmente, el principio de eficiencia ha estado presente en la elaboración de esta norma, ya que en su aplicación se ha analizado la simplificación normativa que beneficie a sus destinatarios, incluso con la reducción de cargas administrativas.

Este real decreto tiene su fundamento legal en la disposición final segunda del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en la disposición final novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

Asimismo, en el procedimiento de elaboración de este real decreto se han cumplido los trámites establecidos en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre la potestad reglamentaria. En su aplicación, este real decreto ha sido sometido al preceptivo trámite de audiencia pública a través del portal de internet del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como haber sido informado por varios departamentos ministeriales.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 19 de julio de 2022,

DISPONGO:

**Artículo primero.** *Modificación de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 10 de junio de 1983, por la que se aprueban las normas complementarias para la aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo de 1978, a los buques y embarcaciones mercantes nacionales.*

Las normas de la clase T., Remolcadores, lanchas, gabarras, dragas, etc., que salen a la mar («Boletín Oficial del Estado» número 234, de 30 de septiembre de 1983, página 26662), sobre los Elementos de salvamento que deben llevar los buques nacionales según la clasificación que de los mismos se hace en el capítulo I, regla 2, del capítulo III de las normas complementarias para la aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo de 1978, a los buques y embarcaciones mercantes nacionales, aprobadas por Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 10 de junio de 1983, quedan modificadas del siguiente modo:

«CLASE T., REMOLCADORES, LANCHAS, GABARRAS, DRAGAS, ETC., QUE SALEN A LA MAR

1. Los buques o embarcaciones de 500 toneladas o más de registro bruto llevarán los mismos elementos de salvamento que los de la clase Z de igual registro bruto, o que los de la clase Y en el caso de gabarras tanque. El equipo de las balsas de salvamento será el especificado en la tabla III de la Regla 17 de este capítulo.

2. Los buques o embarcaciones menores de 500 toneladas de registro bruto cumplirán con las prescripciones de la clase X del mismo registro bruto, o con las de la clase W en el caso de gabarras tanque.

El equipo de las balsas de salvamento será el especificado en la tabla III de la Regla 17 de este capítulo.

Las embarcaciones de Estado destinadas al servicio público de salvamento de eslora (L) inferior a 24 metros no estarán obligadas a cumplir con la prescripción de la clase X sobre los botes salvavidas, siempre y cuando dispongan de dos o más balsas salvavidas con capacidad conjunta para el 200 % de las personas presentes a bordo.

3. Los remolcadores irán provistos de aparato lanzacabos de alcance 230 metros, sin distinción de tonelaje.»

**Artículo segundo.** *Modificación 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.*

El 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, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional única. *Referencias a los anexos.*

Las referencias efectuadas en este real decreto a sus anexos I, II y III, se entenderán efectuadas, respectivamente, a los anexos I, II y III del Reglamento Delegado (UE) 2020/411 de la Comisión, de 19 de noviembre de 2019, por el que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, en lo que respecta a las prescripciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realizan travesías nacionales.»

Dos. Se suprimen los anexos I, II y III.

**Artículo tercero.** *Modificación del Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.*

El Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, queda modificado como sigue:

Uno. El título de la sección 2.<sup>a</sup> del capítulo IV queda redactado del siguiente modo:

«Equipamiento radioeléctrico para embarcaciones de recreo.»

Dos. En el primer apartado de los artículos 56, 57 y 58 y en los artículos 59 y 60 se sustituye la expresión «Los buques y embarcaciones de recreo autorizados» por la de «Las embarcaciones de recreo autorizadas».

Tres. El párrafo a) del apartado 1 del artículo 56 queda redactado del siguiente modo:

«a) Una ETB o, en su lugar, una instalación radioeléctrica de MF/HF que pueda transmitir y recibir en la frecuencia de socorro y seguridad de 2.182 kHz utilizando radiotelefonía, y transmitir y recibir comunicaciones generales utilizando radiotelefonía en las bandas comprendidas entre 1.605 kHz y 27.500 kHz atribuidas al servicio móvil marítimo.»

Cuatro. El párrafo a) del apartado 3 del artículo 56 queda redactado del siguiente modo:

«a) Un receptor NAVTEX, si se trata de embarcaciones que se exploten con fines lucrativos (de la lista sexta).»

**Artículo cuarto.** *Modificación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.*

Se añaden los puntos 49 y 50 siguientes al anexo IV del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre:

«49. Certificado del inventario de materiales peligrosos o, en su caso, Declaración de conformidad, en virtud del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE.

50. Documento de conformidad, expedido con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.»

**Artículo quinto.** *Modificación del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.*

Se deja sin contenido el apartado 3 de la disposición adicional séptima del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

**Artículo sexto.** *Modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.*

Se añade una nueva disposición adicional décima al Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional décima. *Instructores de escuelas con nacionalidad del Reino Unido.*

Los ciudadanos del Reino Unido, que antes del 1 de enero de 2021 fueran instructores autorizados para impartir las prácticas o cursos de formación en escuelas náuticas de recreo, podrán continuar con dicha actividad formativa en los términos de los artículos 31.5 y 32.1.º»

**Artículo séptimo.** *Modificación del Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques.*

El punto 19 del anexo III del Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, queda redactado del siguiente modo:

«19. Los organismos de evaluación de la conformidad velarán por que los laboratorios de ensayo utilizados con fines de evaluación de la conformidad cumplan los requisitos de la norma técnica UNE-EN ISO/IEC 17025:2017 –Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración (ISO/IEC 17025:2017)–.»

**Artículo octavo.** *Modificación del Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo.*

El Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo, queda modificado como sigue:

Uno. Los apartados 2 y 3 del artículo 6 quedan redactados del siguiente modo:

«2. Las balsas salvavidas podrán ser conformes con la norma técnica ISO 9650 u otra normativa equivalente, siempre que sean homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Las balsas salvavidas serán revisadas:

a) De acuerdo con las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes, sin perjuicio de lo dispuesto para las revisiones por la normativa y las normas técnicas nacionales e internacionales que les sean de aplicación. No obstante, los intervalos de revisión de las balsas, instaladas en embarcaciones de recreo que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, no podrán ser superiores a los 24 meses.

b) En estaciones de servicio autorizadas conforme al proceso de aprobación de las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, que sean competentes para efectuar las operaciones de mantenimiento, tengan instalaciones de servicio apropiadas y utilicen solo personal debidamente capacitado.»

Dos. El apartado 4 del artículo 6 se suprime.

#### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

**Única.** *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones, de igual o de inferior rango, que se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

#### DISPOSICIONES FINALES

**Primera.** *Cláusula de salvaguardia para modificaciones de norma de inferior rango.*

Se mantiene el rango de orden ministerial de la modificación de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 10 de junio de 1983, por el artículo primero.

**Segunda.** *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante.

**Tercera.** *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva Delegada (UE) 2021/1206 de la Comisión, de 30 de abril de 2021, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre equipos marinos, en lo relativo a la norma aplicable a los laboratorios utilizados por los organismos de evaluación de la conformidad de los equipos marinos.

**Cuarta.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de Estado».

Dado en Madrid, el 19 de julio de 2022.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,  
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ