



13 de noviembre de 2017

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN HABILITACIONES ANEJAS A LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO Y POR EL QUE SE ACTUALIZAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA UTILIZACIÓN DE LAS MOTOS NÁUTICAS**

<b>Ministerio/Órgano proponente</b>	<b>MINISTERIO DE FOMENTO</b>	<b>Fecha</b>	<b>2.10.2017</b>
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de real decreto por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Las habilitaciones que permiten las titulaciones náuticas para realizar determinadas prestaciones de servicios, así como actualizar las medidas de seguridad de las motos náuticas.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	Reforzar la aplicación en el ámbito de las embarcaciones de recreo de los objetivos de seguridad de la vida humana en el mar y lucha contra la contaminación del medio marino, así como establecer un marco claro de actividades de prestación de servicios que se vienen llevando a cabo con		



	embarcaciones de recreo o motos náuticas.
<b>Principales alternativas consideradas</b>	Se trata de materias desarrolladas a nivel reglamentario que no admiten otras alternativas que no pasen por llevar a cabo las modificaciones de los reales decretos afectados.
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>	
<b>Tipo de norma</b>	Real Decreto
<b>Estructura de la Norma</b>	El proyecto de real decreto consta de tres artículos y una parte final que incluye una disposición derogatoria y cuatro disposiciones finales.
<b>Informes recabados</b>	Cuenta el proyecto normativo con el informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, la aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública y con el dictamen del Consejo de Estado.
<b>Trámite de audiencia</b>	En el trámite de audiencia han participado las entidades más representativas, en especial, la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN).
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>	
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	El título competencial prevalente se encuentra en el artículo 149.1ª.20 CE, que reconoce al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.



<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general.	
	En relación con la competencia	<input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input checked="" type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. <input type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input checked="" type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input type="checkbox"/> implica un gasto: <input checked="" type="checkbox"/> implica un ingreso.
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>



<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	

### **1. Oportunidad de la propuesta**

La evolución de la náutica de recreo en España viene marcada por una notable expansión que requiere que, de manera progresiva, su regulación sea objeto de las necesarias adaptaciones. Así sucede de manera destacada en relación con las dos cuestiones que se van a regular en el futuro real decreto, y que son, por un lado, las habilitaciones que van a derivarse de las titulaciones náuticas para prestar determinados servicios en dicho sector estrechamente relacionados con las actividades turísticas. Y, por otro lado, la seguridad de las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.

El hecho de ambas materias cuenten ya con regulaciones a nivel reglamentario, hace inevitable en este caso que la intervención de la Administración Marítima requiera la aprobación de este nuevo real decreto.

### **2. Contenido y análisis jurídico**

**A)** El proyecto de real decreto consta de tres artículos. El primero se limita a dar cuenta de las dos cuestiones, ya señaladas, que van a ser regulación. El segundo



incorpora 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, un nuevo capítulo para regular esas habilitaciones de los títulos náuticos de recreo. Y el tercer artículo introduce una serie de modificaciones en el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualiza las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.

**B)** Esta regulación se dicta al amparo de la competencia exclusiva que en materia de marina mercante atribuye al Estado el artículo 149.1.20 de la Constitución. Dentro de esta competencia se encuentra el régimen de la náutica de recreo en lo que afecta a las actividades o servicios de transporte marítimo que se prestan en su ámbito, así como desde la perspectiva de la tutela de la seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación marítima y de la protección del medio ambiente marino.

**C)** Entrando a desarrollar las novedades que conllevará la aprobación de este real decreto, comenzamos por la 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 adiciona a esta norma un nuevo capítulo VII, lo que obliga a reenumerar el actual capítulo que lleva ese número y que pasará a ser el VII, mientras que los actuales artículos 34 y 35 se reenumeran como artículos 37 y 38.

Este nuevo capítulo VII del Real Decreto 875/2014 lleva por rúbrica “habilitaciones de los títulos náuticos de recreo” y consta de tres artículos a través de los cuales se viene a reconocer la capacitación de los titulados náuticos de recreo para ejercer determinadas actividades de prestación de servicios de transporte de personas y suministros (de escasa importancia y muy residuales en el ámbito marítimo), siempre dentro las aguas interiores marítimas y del mar territorial españoles, efectuados mediante embarcaciones de recreo y motos náuticas. Como señala el nuevo artículo 34, esta habilitación requerirá estar en posesión de los títulos de capitán de yate, patrón de yate y patrón de embarcaciones de recreo. Titulación a la que deberán sumar, de acuerdo con el nuevo artículo 35 del Real Decreto 865/2014, el curso de



Formación básica en seguridad (Sección A-VI/1 del Código de Formación) para gente de mar.

Esta habilitación es la que permite la prestación de servicios de transporte de personas y suministros, con destino a otras embarcaciones o buques de recreo y para la realización de excursiones turísticas y la práctica de la pesca de recreo desde puertos, puertos deportivos o marinas. También autoriza a prestar servicios de tripulación en embarcaciones náuticas, actividades de atraque, fondeo o desplazamiento de embarcaciones de recreo dentro de las aguas correspondientes a puertos, puertos deportivos o marinas, así como realizar pruebas de mar de embarcaciones de recreo y motos náuticas y el gobierno de embarcaciones destinadas al socorrismo en playas.

Estas actividades se limitan en un doble sentido:

- De una parte, hay un límite geográfico para la realización de estas actividades, que no podrá superar la distancia de 5 millas náuticas del puerto, puerto deportivo o marina desde el que se realice la prestación.
- De otra parte, no se podrá trasladar un número de pasajeros o un volumen de carga mayor de aquél para el que estuviesen diseñadas las embarcaciones, sin que, en ningún caso, el número de pasajeros pueda ser superior a 6 personas. Cuando se trate de motos náuticas no se podrá transportar más pasajeros que los que indique el fabricante y una carga que no exceda de 50 kilos.

Se exige, asimismo, que las embarcaciones estén debidamente matriculadas según el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, y que dispongan del equipamiento náutico necesario para garantizar la realización de la actividad en las adecuadas condiciones de seguridad, así como de un seguro que cubra la responsabilidad civil.



Finaliza este nuevo capítulo con la regulación de la obtención de las habilitaciones, en el futuro artículo 36 del Real Decreto 865/2014, indicándose la documentación que se ha de dirigir al Director General de la Marina Mercante junto con la declaración responsable del interesado y que ya permitirá la realización de las actividades de que se trata. La habilitación que se concederá por el mismo periodo de validez que tenga el del título de gobierno de embarcaciones de recreo que corresponda. Se aclara también que la renovación de la habilitación exigirá la presentación en vigor del certificado de Formación básica en seguridad.

Por lo que se refiere a la modificación del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualiza las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, suponen una adaptación importante de las mismas a la realidad y la práctica después de que hayan transcurrido 15 años desde su regulación. Las reformas que aquí se introducen se explican por las siguientes razones:

a) La adición de un nuevo uso en la modalidad de alquiler de moto náutica, que sería el de las excursiones con monitor patroneando la moto, que se prevé en la nueva letra d) del artículo 2.2.

b) La actualización del régimen de titulación exigida para el gobierno de las motos náuticas, que ya se remite al Real Decreto 875/2014 y no a la Orden de 17 de junio de 1997, desapareciendo la remisión a los antiguos títulos de patrón de moto náutica A, B y C, así como la autorización de la Federación de Motonáutica.

c) La puesta al día del régimen de uso particular de motos náuticas, que ya permite el remoque cuando se trate de esquiadores náuticos o artefactos náutico-hinchables o semirrígidos (nunca otros artefactos u objetos flotantes distintos), pero siempre con arreglo a las instrucciones técnicas de fabricante y sin que en ningún momento el número de personas a bordo de la moto pueda superar el de las plazas autorizadas para la misma.



d) Se modifica también la infraestructura que el artículo 7 del real decreto exige a las empresas de alquiler de motos náuticas por horas o fracción, añadiendo otros requisitos en atención a que el alquiler sea en circuitos o en excursiones colectivas, dedicándose a estas dos modalidades los dos nuevos apartados 3 y 4 del artículo 7.

e) También se simplifican los elementos de seguridad del artículo 9, desapareciendo la exigencia del mínimo de 100 N de flotabilidad, que hoy se considera superado.

f) Otras modificaciones obedecen a actualizar las remisiones internas de la norma, como son las que afectan a los artículos 2.2.a o 10.2, o bien las remisiones normativas, como la del artículo 7.1, en el que desaparece la cita al derogado Real Decreto 1471/1989, en materia de costas.

**D)** En cuanto a la tramitación del futuro real decreto, celebrada la consulta pública del mismo, se llevó a cabo el trámite de audiencia a las organizaciones interesadas y, en especial, a la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN).

Además, el proyecto normativo deberá contar con el informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, la aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública y con el dictamen del Consejo de Estado.

### **3. Impacto económico y presupuestario.**

Las normas que se incluyen en el futuro real decreto se espera que tengan un impacto positivo, en la medida que darán seguridad jurídica a una serie de actividades





que se vienen desarrollando a través de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, lo cual es probable que tenga un impacto positivo sobre el conjunto del sector y, en especial, en el empleo de los profesionales o trabajadores que lleven a cabo las tareas que permiten las habilitaciones anejas a las titulaciones de la náutica de recreo.

También es cierto, que se dictan normas de seguridad para las motos náuticas que podrían suponer una carga adicional, justificadas por la necesidad de salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar. No obstante, la comparación de las medidas ya existentes y las que se prevén, permiten sostener que su impacto no conlleva costes excesivos.

Asimismo, el futuro real decreto no tiene ningún impacto en los gastos e ingresos del Estado. Las tareas que competen a las Capitanías Marítimas se llevarán a cabo con los medios disponibles. Si la nueva regulación se traduce en un incremento de la seguridad y la confianza de los posibles usuarios, la potenciación de esta actividad económica sí podrá suponer un incremento en los ingresos del Estado.

#### **4. Impacto por razón de género y personas con discapacidad.**

La futura norma no tiene ningún impacto en relación con el género ni en relación con las personas con discapacidad.