

## A LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

D. Gustavo J. Navarro Puga, mayor de edad, provisto de DNI nº 43.645.121.E, en nombre y representación de la Asociación de Navegantes de Recreo, ANAVRE, con domicilio en C/ Juan de Quesada, nº 26-b, Las Palmas de Gran Canaria, (Nuevo domicilio social) y con CIF G – 85608545, ante esta Dirección General comparezco y, como mejor en Derecho proceda, DIGO:

Que ha sido notificado a esta Asociación el proyecto de Orden Ministerial por la que se regulan los equipos de seguridad, contra incendios, navegación y prevención de descargas por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo y, por ser una entidad que representa a los armadores y usuarios de embarcaciones de recreo; entendemos que ANAVRE está legitimada para intervenir en el presente procedimiento por cuanto nuestros socios, tanto personas físicas como jurídicas, son directamente afectados por la normativa cuya reforma se plantea.

Mediante el presente documento, ANAVRE solicita formalmente la retirada del antecitado proyecto de orden ministerial pues entendemos que su rango normativo es insuficiente para conseguir una efectiva modernización de la náutica recreativa en España.

Como siempre hemos afirmado, entendemos que es preciso redactar un cuerpo normativo específico para la náutica de recreo, un texto que contemple las particularidades de esta actividad y haya sido redactado pensando específicamente en ella y no como una adaptación de textos legales pensados para grandes buques mercantes, de pasaje, pesqueros, etc. Consideramos también que es necesario que dicho texto se realice con la intervención de los agentes implicados desde su inicio, permitiendo así la aportación de ideas en lugar de ponernos en la situación constante de tener que reaccionar ante propuestas normativas que han sido redactadas sin la intervención de los usuarios y otros agentes implicados en la náutica recreativa.

Asimismo, consideramos que la actual dispersión normativa en nada favorece a los navegantes ni a la propia política de la DGMM, por cuanto dicha dispersión provoca en muchas ocasiones el desconocimiento de la norma y, por tanto, provoca la comisión de infracciones por mero desconocimiento del infractor. Por tanto, creemos que es preciso unificar toda la normativa náutica en un solo cuerpo de fácil consulta y comprensión por los navegantes.

No es, por tanto, nueva la posición de la entidad que represento, más bien al contrario, desde su nacimiento ANAVRE ha venido formulando propuestas en defensa de los navegantes de recreo, propuestas que han sido entregadas formalmente a esta Dirección General y también hechas públicas tanto en las redes sociales como en los medios de comunicación.

En su virtud,

**SOLICITO A ESTA DIRECCIÓN GENERAL** se sirva admitir este escrito con su copia y documentos acompañados, haberlos por presentados, tener por hechas las manifestaciones contenidas en el cuerpo del mismo y, con base en las mismas, se sirva tener por evacuado en tiempo y legal forma el trámite conferido y, previos los trámites legales oportunos, dicte resolución decretando la retirada del proyecto de orden ministerial por la que se regulan los equipos de seguridad, contra incendios, navegación y prevención de descargas por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, y disponiendo la creación de un grupo de trabajo integrado por representantes de los navegantes y del sector náutico, así como técnicos competentes de esta Dirección General y aquellos organismos oficiales pertinentes; todo ello al objeto de acometer la redacción y promulgación de un cuerpo normativo único que regule la náutica recreativa atendiendo a sus especiales características y poniendo fin a la actual dispersión normativa.

---

**OTROSÍ DIGO:** Con carácter subsidiario, para el caso de que no sea atendida la solicitud principal contenida en el presente escrito y no sea retirado el antecitado proyecto de orden ministerial, con cuyo contenido no estamos de acuerdo, procedemos a formular las siguientes

### **ALEGACIONES:**

**PRIMERA.** - Se propone la supresión del párrafo 5º de la Exposición de Motivos y el apartado 1 c) del artículo 2, todo ello por entender que no son ajustadas a derecho sobre la base de las siguientes consideraciones y argumentos jurídicos:

---

## CONSIDERACIONES PREVIAS

---

Según el artículo 26 de la Ley 50/50/1997, de 27 de noviembre, que regula el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos según redacción dada por el apartado doce de la disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público:

1. La redacción de cualquier Orden Ministerial, estará precedida de cuantos estudios y consultas se estimen convenientes para garantizar el acierto y la legalidad de la norma.
2. Se sustanciará una consulta pública, a través del portal web del departamento competente, con carácter previo a la elaboración del texto, en la que se recabará opinión de los sujetos potencialmente afectados por la futura norma y de las organizaciones más representativas acerca de:
  - a) Los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.
  - b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
  - c) Los objetivos de la norma.
  - d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En aplicación del precepto anterior, se procede a emitir el siguiente escrito de alegaciones, y sus fundamentos jurídicos aparejados, interesando su análisis por parte de los servicios jurídicos competentes en cumplimiento del Art 26. 3 c), así mismo que sea integrado igualmente en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo en virtud del apartado 3 g) del citado precepto que debe ser elaborada con carácter preceptivo, (Art. 26.3).

Esta parte espera, que una vez que esa Dirección General, en cumplimiento de lo previsto para la calidad y validez normativa de esta Orden Ministerial, proceda a recabar la preceptiva opinión del Ministerio de la Presidencia, el cual, con el objeto de asegurar la coordinación y la calidad de la actividad normativa de los diferentes Ministerios con potestad reglamentaria, deberá analizar los siguientes aspectos entre otros:

- a) La calidad técnica y el rango de la propuesta normativa.
- b) La congruencia de la iniciativa con el resto del ordenamiento jurídico, nacional, de la Unión Europea y de Tratados y Convenios internacionales, incluso con otras que se estén elaborando en los distintos Ministerios o que vayan a ser elaboradas de acuerdo con el Plan Anual Normativo, así como con las que se estén tramitando en las Cortes Generales.
- d) El contenido preceptivo de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo y, en particular, la inclusión de una sistemática de evaluación posterior de la aplicación de la norma cuando fuere preceptivo.

Igualmente queremos dejar constancia que la regulación mediante Orden Ministerial de materias que afectan a derechos e intereses legítimos de terceros, (como es el caso de la analizada), se nos antoja totalmente inapropiada, pues las regulaciones mediante Orden Ministerial, según la naturaleza administrativa propia de dicha norma, deberían ceñirse al ámbito interno de la propia administración, y nunca a regular derechos con afectación de derechos e intereses legítimos de terceros, los cuales deberían ser más apropiadamente regulados mediante un Real Decreto, cuyo proceso constitutivo se nos antoja mucho más garantista en una norma de ámbito general.

---

### ANTECEDENTES:

---

1ª) La norma propuesta vulnera de manera directa, en los apartados citados ad initio, las competencias de regulación de países extranjeros soberanos del pabellón de las embarcaciones que se tratan de integrar aquí como sujetos pasivos de su aplicación, esencialmente sobre lo que la propia embarcación debe cumplir a efectos de seguridad y de contaminación, y en oposición de la regulación propia de los estados de pabellón extranjero.

2ª) Posible conflicto con la normativa comunitaria sobre la libre circulación de ciudadanos, trabajadores, bienes y capitales en igualdad de derechos, entre estados miembros de la UE mediante una norma penalizadora a los residentes españoles sobre cualquier no residente en embarcación de bandera Comunitaria no Española que porte el mismo pabellón de país comunitario, discriminación positiva por razón de la residencia en uno u otro país comunitario.

3ª) Intento de regulación *intuitu personae*, carente de cualquier fundamento jurídico para desvirtuar lo previsto por un Tratado Internacional, Norma de rango jurídico Superior, integrada en el ordenamiento Jurídico Español por la firma de dicho tratado por nuestro país.

Dicha regulación, se realiza, con argumentos de cualidad subjetiva de los propietarios o patrones de la embarcación, sobre una materia de competencia objetiva de armamento en materia de seguridad y contaminación inherente a la propia embarcación que nada tiene que ver con las cualidades subjetivas del propietario o patrón de la misma en cuanto a residencia en uno u otro país, sino con la propia embarcación en sí.

4ª) Posible supuesto de Inconstitucionalidad por discriminación en su aplicación a unos españoles según una cualidad subjetiva de residencia, pero no a otros españoles que no sean residentes en España y lo sean por ejemplo en el país de pabellón o en un tercero.

Así mismo se crea un precedente inadmisibles entre las embarcaciones pertenecientes a un mismo país en criterios de seguridad y contaminación, provocando con ello una grave inseguridad jurídica en su aplicabilidad.

Así como entre Propietarios, Patronos o capitanes residentes en España de Buques de cabotaje o de otro tipo, de pabellón extranjero, y propietarios, patronos o capitanes de Buques de Recreo o Embarcaciones de Recreo, siendo que, según la regulación aplicable, cualquier tipo de buque, barco o embarcación sin distinción de su función, se considera que deben ser regulados por el estado de pabellón.

5º) Posible vulneración del Derecho de paso inocente según lo previsto por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, de 10 de diciembre de 1982, firmada por España y legislación concordante y armonizada entre otros por el Código Civil Ley 14/ 2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima etc.

---

#### *FUNDAMENTOS DE DERECHO:*

---

PRIMERO.- Conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre Alta Mar de 1958, en su artículo 6.1, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, en su artículo 92.1, los buques privados son territorio del Estado al que pertenecen, en función de su abanderamiento, con sometimiento a las leyes de aquel, por lo que no pueden ser regulados por un país en el que se encuentren amarrados, ni en el que tengan puerto base ni por el mero hecho de que su propietario tenga una residencia o nacionalidad concreta por encima de la regulación para los mismos prevista por el estado de su pabellón.

Pues el objeto del cumplimiento de la norma, es el armamento del buque en materia de seguridad y de contaminación y compete directamente al estado de pabellón el cual tiene una normativa específicamente emitida al efecto, y esta, ningún otro país puede derogarla, modificarla o suplementarla por ser totalmente incompetente para hacerlo.

Es por ello que, si el buque debe llevar intrínseco un equipamiento de seguridad o de prevención de la contaminación, para estar bajo su país de pabellón legalmente abanderado, las normas al efecto competen al país de pabellón. Siendo una injerencia intolerable y frontalmente contraria a la normativa internacional de rango superior, establecida en los tratados internacionales firmados por España el que un organismo de este país trate de regularlos.

Dichos tratados, por su superior jerarquía jurídica, prevista por la propia legislación española, Arts. 93 y ss. de la Constitución Española y concordantes, provocan que cualquier intento de regulación

sobre un barco de pabellón extranjero en cualquier materia reservada al país de pabellón como las dos propuestas, suponga de facto un supuesto de FALTA DE COMPETENCIA OBJETIVA PARA REGULAR SOBRE ESA MATERIA, además de una carencia de validez al ir en contra de normas de rango superior, Art. 1.2 CC.

Teniendo que una Orden ministerial (que es la que se trata de utilizar por la DGMM por delegación del Ministerio de Fomento) se encuentra penúltima por la cola según la pirámide de jerarquía normativa española y un Tratado internacional se encuentra en segundo lugar en dicha pirámide justo detrás de la Constitución española.

La resistencia de los Tratados frente a la ley, implica además, una sustracción de las materias reguladas por tratados respecto de los procedimientos normativos internos ordinarios, por lo que estas materias quedan, por voluntad del Estado (que es adoptada mediante un procedimiento constitucionalmente previsto, que es el de conclusión de tratados o acuerdos internacionales), fuera de la competencia normativa ordinaria de los órganos internos, por lo que, la introducción de una regulación sobre barcos de pabellón extranjeros queda totalmente fuera de la capacidad reguladora de la DGMM y cualquier acto administrativo, o procedimiento incoado, derivado de la aplicación de dicha regulación, devendría Nulo de pleno derecho, ya que no reúne los requisitos de legitimación activa necesaria en razón de la materia del órgano que dicto dicha norma.

Por todo ello, cualquier mención de la Orden sobre aplicabilidad a embarcaciones con pabellón de terceros estados, debe ser eliminada de la exposición de motivos, y del articulado, pues se trata de materia reservada a su regulación por Tratados internacionales los cuales tienen rango normativo superior.

SEGUNDO.- Igualmente, en los supuestos de control de las embarcaciones de pabellón extranjero, para el cumplimiento de la norma propuesta, las acciones inspectoras e iniciadoras del procedimiento administrativo sancionador de la fuerza actuante, entrarían en conflicto directo con la normativa sobre el Derecho de Paso inocente, según lo previsto por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, de 10 de diciembre de 1982, en sus artículos 18 y 19, la cual explica en dos vertientes el significado de dicho derecho así como la definición de lo que se considera PASO INOCENTE.

A efectos de dicha convención, el término “PASO”: es el hecho de navegar por el mar territorial de un Estado diferente al de pabellón de la embarcación.

Dicho “paso” puede ser dividido en dos variantes previstas en dicho convenio:

1ª) Paso inocente con el fin de atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o en una instalación portuaria fuera de las aguas interiores.

2ª) Paso Inocente con el fin de dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ellas. Este paso comprende

la detención y fondeo, cuando estas medidas sean incidentes normales de la navegación, o alternativamente, sean impuestas al buque por fuerza mayor o dificultad grave, o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o dificultad grave.

Es esta última acepción que resaltamos en negrita, contra la que el fondo de aplicabilidad de los apartados mentados de la norma, entran en directa confrontación, pues fuera de los motivos reglados por el propio convenio, no puede la autoridad actuante interrumpir el libre paso inocente de cualquier embarcación de pabellón extranjero por el mar territorial, la incoación de un procedimiento administrativo en resultados de dicha actuación devendría nulo de pleno derecho desde el momento mismo de su nacimiento, (la denuncia de la autoridad actuante).

TERCERO. - Constitución Española de 1978. Título I. De los derechos y deberes fundamentales Capítulo segundo. Derechos y libertades Artículo 14.

*“Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.”*

CUARTO. - Código Civil Artículo 10.2

*“2. Los buques, las aeronaves y los medios de transporte por ferrocarril, así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro. Los automóviles y otros medios de transporte por carretera quedarán sometidos a la ley del lugar donde se hallen.”*

QUINTO. - Ley 14/2014 de 24 de Julio Capítulo IV Arts. 37, 43.1, 44, 48

*Artículo 37. Derecho de paso inocente.*

*“1. La navegación por el mar territorial de todos los buques extranjeros, incluidos los de Estado, se sujetará al régimen de paso inocente.”*

*Artículo 43. Ejercicio de la jurisdicción civil.*

*“1. Los buques extranjeros que pasen por el mar territorial no podrán ser detenidos o desviados para ejercer la jurisdicción civil respecto a las personas que se hallen a bordo de los mismos.”*

---

## CONCLUSIONES

---

Como se puede observar, por lo relatado en estas alegaciones, y por la legislación aportada, queda totalmente clara la FALTA DE COMPETENCIA OBJETIVA EN RAZÓN DE LA MATERIA, por el Órgano emisor de la Orden analizada, en cuanto a regular Barcos de Pabellón extranjero sobre a lo que deben armar en materia de seguridad y contaminación, pues es materia regulada y reservada al Estado de pabellón, independientemente de la residencia del patrón o dueño del mismo, ya que no existe ninguna EXCEPCIÓN en el derecho internacional aplicable para sostener dicha regulación.

Igualmente, no se puede determinar, que los españoles residentes en países extranjeros, (sobre todo en el caso de la UE), tengan un tratamiento diferente al navegar por aguas españolas con sus barcos o embarcaciones de pabellón extranjero, al tratamiento dado a españoles residentes en España que navegan barcos de esos mismos pabellones extranjeros, pues supondría una vulneración directa del artículo 14 de la Constitución Española por discriminación tal y como hemos indicado.

Asimismo, en todos los casos, analizados, inclusive en aplicación de la jurisdicción civil y la jurisdicción penal, (especialmente garantistas) la ley Española, se remite a la regulación la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, siguiendo la doctrina de la aplicación de la ley del estado de pabellón a buques extranjeros, así mismo cualquiera que sea el tipo de navegación que realicen por el Mar Territorial Español, TODOS los barcos extranjeros, están sujetos al Derecho de Paso Inocente, es decir, no pueden ser abordados a no ser que por ejemplo, en el caso de contaminación se les sorprenda contaminando, (lo cual sería una vulneración de dicho derecho de paso inocente).

Pero nunca para regular lo que el propio buque debe o no debe llevar para evitarlo, es decir, es evidente que los dispositivos de retención de aguas sucias, todos los barcos o embarcaciones de países firmantes del MARPOL los deben de llevar, por ejemplo, y en el caso de países extranjeros no firmantes o de que se detecte a un barco de pabellón extranjero contaminando, se podrá realizar una intervención, pues en ese caso el paso deja de ser inocente, PERO mientras el barco navegue por aguas españolas si contaminar y sin quebrantar el Paso inocente, NO SE LE PUEDE DETENER Y MUCHO MENOS TRATAR DE REGULAR SU NORMATIVA INTERNA DE SEGURIDAD o de CONTAMINACIÓN, la cual siempre será materia reservada y regulada por el estado de Pabellón del barco o Embarcación.

Además de lo ya indicado, cabe decir que la aplicación ya no a aquellas embarcaciones de bandera extranjera propiedad de una persona física o jurídica residente en España (que consideramos ilegal



a todas luces), sino llegando al extremo de utilizar como criterio decisorio de la aplicabilidad de esta normativa la residencia del patrón, supone llegar al absurdo de que un residente extranjero que contrate como patrón de su embarcación con pabellón extranjero a un residente español se encontrará con que se le aplica la normativa española. O ¿Qué ocurre si, por ejemplo, un mecánico con titulación habilitante para ello está probando la embarcación de pabellón extranjero perteneciente a un no residente? Y así una casuística infinita.

Por otra parte, no existen indicios que revelen que las embarcaciones de pabellón extranjero pertenecientes a residentes españoles sufran proporcionalmente más accidentes que las que ondean la bandera española. Y ello se debe a que quien abandera fuera no pretende beneficiarse de una legislación más laxa (o menos, que de todo hay), sino más racional en términos de homologaciones de equipos, revisiones, etc... que le permiten adquirir sus equipos de todo tipo en el mercado europeo beneficiándose de mejores precios debidos a la existencia de una competencia real entre las marcas y los vendedores de las mismas. Esto permite a los armadores, al contrario de lo que se afirma en la exposición de motivos, que consideramos realmente insultante al llamar caraduras o irresponsables a los navegantes de un modo encubierto, equipar mejor y de forma mucho más eficaz sus embarcaciones, accediendo a mejores equipos a mejores precios, sin necesidad de costosos e innecesarios certificados de instalación y desinstalación, revisiones en plazos inferiores a los indicados por los fabricantes, etc...

En realidad, no estamos ante un intento de impedir un menoscabo a la política de la DGMM, sino ante un intento de perjudicar a aquellos que han renunciado al pabellón español, cuando la política de esta Dirección General debería ser promover la náutica de recreo y hacer del nuestro un pabellón atractivo no sólo para los residentes en España, sino para los de otros países, como han sabido hacer muchas naciones de nuestro entorno en las cuales la náutica ha florecido mientras que aquí se hace todo lo posible por someterla a criterios pensados y diseñados para buques mercantes. Estas consideraciones las entendemos aplicables no sólo al caso de las embarcaciones de pabellón extranjero, sino también a las de bandera española y, de hecho, el tenor literal de este proyecto de orden ministerial no hace sino reforzar la impresión que tiene quien suscribe de que es necesaria una regulación totalmente nueva, unificada y específica para la náutica de recreo en este país y, en este caso, no estamos sino ante un parche que no solventará la problemática detectada y que venimos denunciando hace años.

---

## PROPOSICIONES ALTERNATIVAS

---

PRIMERA. - De este modo, el texto que se propone para la **exposición de motivos** es el siguiente:

*El artículo 7 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre, relaciona entre los objetivos que constituyen la política de la Marina Mercante los de la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar, de la seguridad de la navegación marítima y de la seguridad marítima, y los de la protección del medio ambiente marino. Asimismo, el artículo 97 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima dicta que los requisitos de seguridad y los relativos a la prevención de la contaminación de los buques y embarcaciones nacionales se determinarán y controlarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen.*

*En este sentido, el artículo 263.e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, que engloba, en los términos del propio Texto Refundido en su artículo 9.1, a los buques de recreo y deportivos nacionales.*

*El actual marco normativo que determina los requisitos de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo se contiene en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. No obstante, desde su publicación hace ya más de 15 años, la evolución tecnológica de los equipos destinados a ser instalados en las embarcaciones de recreo y la reciente actualización normativa que sobre las embarcaciones de recreo y los equipos marinos ha emanado de la Unión Europea, aconseja una nueva regulación que aúne los factores y circunstancias que permitan un mejor desenvolvimiento del sector náutico de recreo. De este modo, con esta nueva Orden se pretende determinar el equipo de seguridad, en la esfera del salvamento, la navegación y la protección contra incendios, y de prevención de la contaminación del medio marino, particularmente por las aguas*

*sucias, en las embarcaciones de recreo; así como los requisitos que deben reunir dichos equipos, que, en su esencia, provienen de la normativa europea.*

*Por otra parte, sobre el régimen sancionador, se introducen especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones establecidas en el título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con el objeto de facilitar la aplicación de dicho régimen en los aspectos regulados exclusivamente en esta Orden.*

*Finalmente, por todo lo expuesto, esta Orden responde tanto a la necesidad de hacer efectiva la seguridad marítima en el ámbito de las embarcaciones de recreo, así como a la simplificación del marco normativo que aborda.*

Y la redacción propuesta para el **artículo 2** es la siguiente:

*Artículo 2. Ámbito de aplicación.*

*1. Esta Orden se aplicará a todas las embarcaciones de recreo:*

*a) Que estén matriculadas, inscritas o preinscritas en España.*

*b) Que, de conformidad con la legislación vigente, desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos en aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cualquiera que sea su Estado de pabellón.*

**SEGUNDA.** - Se propone la modificación del **artículo 3º** referente a las zonas de navegación, al objeto de proceder a una simplificación de las mismas, de modo que respondan a las atribuciones de los cuatro principales títulos habilitantes para el manejo de embarcaciones de recreo en España, es decir, Capitán de Yate, Patrón de Yate, Patrón de Embarcación de Recreo y Patrón de Navegación Básica. Y ello porque las categorías de diseño a las que se hace referencia, en realidad no establecen límites de distancia a la costa sino en función de las condiciones de viento y oleaje.

Proponemos, asimismo, la modificación del apartado 5 de este artículo por cuanto es de imposible cumplimiento, dado que un súbito cambio meteorológico puede hacer que una embarcación de recreo se encuentre navegando en condiciones que excedan las teóricas previstas en su categoría de diseño. En este sentido, entendemos que es mucho más lógico establecer una prohibición de hacerse a la mar si la previsión meteorológica pronostica unas circunstancias de viento y oleaje superiores a las indicadas en la categoría de diseño en la zona de navegación o itinerario previsto.

Por tanto, proponemos la siguiente redacción para el **artículo 3º**:

*Artículo 3. Zonas de navegación y categorías de diseño.*

*1. Se distinguen las siguientes zonas de navegación:*

*Zona I: Zona de navegación ilimitada.*

*Zona II: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 150 millas náuticas.*

*Zona III: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas náuticas.*

*Zona IV: Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 5 millas de un abrigo o playa accesible.*

*2. Se entiende por abrigo como un lugar en el que fácilmente puede refugiarse una embarcación y permitir la llegada a tierra de sus ocupantes.*

*3. Las embarcaciones de recreo con marcado CE, matriculadas o inscritas, estarán facultadas para navegar por las zonas de navegación correspondientes a su categoría de diseño, en función del equipo de seguridad a bordo y de acuerdo con lo siguiente:*

*Categoría de diseño A: Zonas I a IV*

*Categoría de diseño B: Zonas II a IV*

*Categoría de diseño C: Zonas III y IV.*

*Categoría de diseño D: Zona IV.*

*4. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE, matriculadas a partir de la entrada en vigor de esta Orden, estarán facultadas para navegar dentro de la zona de navegación que se les asigne en función de sus características constructivas y del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo.*

*5. En ningún caso las embarcaciones de recreo se harán a la mar en situaciones de olas y viento superiores a las de su diseño.*

**TERCERA.** - Proponemos la eliminación del **artículo 4º** referente a equipos radioeléctricos por ser redundante e innecesario, por cuanto esta materia ya se halla regulada por medio del RD 1185/2006 de 16 de octubre, y la consiguiente re-enumeración de los restantes artículos del texto.

**CUARTA.** - Proponemos una adición al actual **artículo 5º** que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación anterior, pasaría a ser el artículo 4º, de modo que su redacción pase a ser la siguiente:

*Artículo 4. Certificación de los equipos de salvamento.*

*Salvo que se indique expresamente lo contrario en los artículos siguientes, los equipos de salvamento estarán certificados de acuerdo con lo dispuesto en el 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.*

*Además, partiendo de la filosofía fundamental de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014, cual es la de que los equipos marinos que hayan pasado los pertinentes controles circulen libremente por la Unión Europea y se instalen a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de cualquier Estado miembro, se establece un sistema riguroso y exigente de vigilancia de mercado y retirada o recuperación de equipos defectuosos por parte de cada uno de los Estados miembros, para evitar posibles fraudes o abusos en esta materia, y se suprime cualquier obligatoriedad de homologación específica por parte de la Dirección General de la Marina Mercante respecto de este tipo de equipamientos, salvo lo dispuesto en cuanto a vigilancia de mercado y retirada o recuperación de equipos defectuosos o defectuosamente certificados.*

**QUINTA.** - Se propone una serie de modificaciones en el **artículo 6º** referente a balsas salvavidas que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 5º, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Artículo 5. Balsas salvavidas.*

*Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas I o II deberán llevar una o varias balsas salvavidas con capacidad para el total de las personas a bordo.*

*Para zona I podrá ser SOLAS o ISO 9650-1, para zona II, podrán ser ISO 9650-1 o ISO 9650-2, todas ellas deberán ir dotadas de los correspondientes paquetes de emergencia en función del tipo de balsa instalado.*

*Las balsas salvavidas serán revisadas de acuerdo con las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes en intervalos que no podrán ser superiores a los 36 meses. Las revisiones se deberán realizar en estaciones de servicio autorizadas, ya sea dentro del territorio español o en otro Estado de la UE, que sean competentes para efectuar las operaciones de mantenimiento, tengan instalaciones de servicio apropiadas y utilicen sólo personal*

*debidamente capacitado, todo ello, de conformidad con las recomendaciones actualizadas de la Organización Marítima Internacional.*

*La DGMM extenderá ese plazo de revisiones para los distintos modelos en función de los avances tecnológicos que se produzcan y las recomendaciones de los fabricantes si estas han sido acogidas por otros estados miembros de la Unión Europea.*

El motivo de las modificaciones propuestas es adaptar las balsas requeridas a las distintas modalidades de navegación practicadas y las exigencias de las mismas en caso de ser necesario su uso, y sus revisiones al avance tecnológico en la fabricación de las mismas.

**SEXTA.** - Se propone una serie de modificaciones en el **artículo 7º** referente a chalecos salvavidas que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 6º, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Artículo 6. Chalecos salvavidas.*

*Las embarcaciones de recreo deberán llevar como mínimo un chaleco salvavidas por persona a bordo. Además, en zona I se deberá llevar un chaleco salvavidas adicional.*

*Se proveerán chalecos salvavidas para todos los niños y bebés a bordo.*

*Los chalecos salvavidas inflables serán revisados de acuerdo con las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes. Las revisiones se deberán realizar en estaciones de servicio autorizadas, ya sea en territorio nacional o en otro Estado de la UE, que sean competentes para efectuar las operaciones de mantenimiento, tengan instalaciones de servicio apropiadas y utilicen sólo personal debidamente capacitado.*

*Los chalecos salvavidas podrán ser certificados de acuerdo con el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual. Las normas técnicas que deben cumplir estos chalecos y su flotabilidad mínima se detallan en la siguiente tabla:*

ZONA	NORMA	FLOTABILIDAD MÍNIMA
I	UNE-EN ISO 12402-2:2007/A1:2010	257 N

	(o la que la sustituya)	
<b>II y III</b>	UNE-EN ISO 12402-3:2007/A1:2010 (o la que la sustituya)	150 N
<b>IV</b>	UNE-EN ISO 12402-4:2007/A1:2010 (o la que la sustituya)	100 N

**SÉPTIMA.** -Se propone una serie de modificaciones en el **artículo 8º** referente a aros salvavidas que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 7º, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Artículo 7. Aros y herraduras salvavidas.*

*Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas I, II y III deberán llevar un aro o herradura salvavidas con luz y rabiza. Además, en zona I se deberá llevar un aro o herradura salvavidas adicional, que no necesitará ni luz ni rabiza.*

**OCTAVA.** - Se propone una serie de modificaciones en el artículo 9º referente a señales de socorro que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 8º, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Artículo 9. Señales de socorro.*

*Las embarcaciones de recreo, en función de la zona en la que se encuentren navegando, deberán disponer de las señales pirotécnicas de socorro indicadas en la siguiente tabla:*

CLASE DE SEÑAL	Zonas de Navegación		
	I	II y III	IV
Bengalas de mano	6	6	3
Cohetes con luz roja y paracaídas	6	6	3
Señales fumígenas flotantes	2	--	--

*Las bengalas y cohetes pirotécnicos podrán ser sustituidos por medios electrónicos equivalentes LEDS o láser y luces estroboscópicas, siempre y cuando se trate de modelos debidamente homologados y admitidos en la Unión Europea.*

Aquí se trata de adaptar la tabla a las zonas de navegación propuestas, y hay que señalar que no cambia nada respecto a lo dispuesto en el actual sistema de zonificación. Además, al proponer la inclusión de otros medios de señalamiento de la posición de los

náufragos como equipos de señalamiento de posición por láser, led o luces estroboscópicas se trata de buscar alternativas que permitan desembarcar los artefactos pirotécnicos, cuyo manejo no sólo puede ser peligroso para el usuario, sino también en caso de manejo inadecuado o accidente causar incendios u otro tipo de males de extrema gravedad a bordo. Al mismo tiempo, la supresión de la pirotecnia supondría poner fin a la dificultad que tienen los armadores para deshacerse de los artefactos caducados y de su complicado reciclaje.

**NOVENA.** - Se propone modificar el apartado 3º del **artículo 10º** referente a luces, marcas y señales acústicas que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 9, al objeto de adaptar el texto a la propuesta acerca de reformulación de zonas de navegación, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Art. 9º [...]*

*3º. Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas III y IV, que realicen exclusivamente navegaciones diurnas, podrán llevar, si su eslora total es menor de 12 metros, luces no certificadas u homologadas, siempre que tengan una visibilidad mínima de 1 milla náutica. Si su eslora total es menor de 7 metros, se podrá prescindir de las luces de navegación, llevando, en su defecto, una linterna eléctrica de luz blanca.*

**DÉCIMA.** -Se propone una serie de modificaciones y supresiones en el **artículo 11º** referente a líneas de fondeo que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 10º, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Artículo 11. Líneas de fondeo.*

- 1. Las embarcaciones de recreo deberán disponer de una línea de fondeo cuya longitud no podrá ser inferior a cinco veces la eslora de la embarcación.*
- 2. La longitud del tramo de cadena será como mínimo igual a la eslora de la embarcación, excepto en las embarcaciones de recreo menores o iguales de 6 metros de eslora, en las que la línea de fondeo puede estar constituida enteramente por estacha.*
- 3. No se utilizarán cadenas ni estachas empalmadas sin grillete.*



*La embarcación deberá llevar ancla, cadena y estacha, de peso y diámetro adecuado a su eslora y desplazamiento, en función de las recomendaciones del fabricante de la embarcación y del ancla utilizada.*

El motivo de la modificación propuesta no es otro que el establecer una tabla de pesos de ancla, diámetros y longitudes de estacha o cadena atendiendo únicamente a la eslora de las embarcaciones, deviene en un sistema rígido que no tiene en cuenta factores determinantes como puedan ser la manga, el desplazamiento, el calado, el francobordo, altura de la superestructura, material de construcción, etc... Por ejemplo, una motora tipo “open” de 15 metros tendrá un desplazamiento, resistencia al viento, etc... muy distintas de las que tenga una motora de la misma eslora con una cubierta superior (*fly bridge*), o de las que pueda tener un velero de la misma eslora, y no tendrá el mismo peso y desplazamiento un velero de esa eslora construido en fibra de vidrio que uno construido en ferrocemento, aluminio, o acero... En definitiva, se trata de proponer una fórmula flexible que tenga en cuenta la experiencia de los fabricantes y las distintas características de embarcaciones, anclas y líneas de fondeo.

**UNDÉCIMA.** - Se propone una serie de modificaciones y supresiones en el artículo 12º referente a material náutico que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 11º, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Artículo 11. Material náutico.*

*1. Las embarcaciones de recreo, en función de la zona en la que se encuentren navegando, deberán disponer del material náutico indicado en la siguiente tabla:*

MATERIAL	Zonas de Navegación				definición
	I	II	III	IV	
Compás	1	1	1		a)
Sextante	1				b)
Cronómetro	1				
Prismáticos	1	1	1		
Cartas y publicaciones náuticas	1	1	1		c)
Barómetro	1	1			
Pabellón nacional	1	1	1	1	
Juego de banderas	1	1			d)
Linterna estanca	1	1	1	1	e)

Diario de navegación	1				
Reflector de radar	1	1	1	1	f)

2. *El material náutico de las embarcaciones deberá reunir los siguientes requisitos:*

a) *Compás. El compás deberá ser certificado de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, siendo válidos los compases certificados para botes salvavidas o botes de rescate. En zonas I o II se deberá llevar iluminación y un compás de marcaciones.*

b) *Sextante. Se acompañará por las tablas necesarias para la navegación astronómica.*

c) *Cartas y publicaciones náuticas, ya sea en papel o en formato digital disponiendo de los medios necesarios para su lectura, así como para cálculo de posición y trazado de derrota ya sea en papel o por medios digitales o informáticos.*

*1.º Se llevarán las cartas que cubran los mares por los que se navegue y los portulanos de los puertos que se utilicen.*

*2.º Son obligatorios el Derrotero y el Libro de faros y señales de niebla, actualizados de la zona en que navegue, y el Anuario de Mareas del año en curso, excepto en el Mediterráneo. En zona I, el Reglamento de Radiocomunicaciones y el Código Internacional de Señales.*

d) *Juego de banderas. Se deberá poseer como mínimo las banderas C y N del Código Internacional de Señales. Además, para zona 1, sus dimensiones mínimas serán de 60 x 50 centímetros.*

e) *La linterna dispondrá de bombilla y batería de respeto, sin embargo, en caso de ser de Leds no necesitará de bombilla de respeto, igualmente, si dispone de batería interna recargable tampoco precisará de batería de respeto.*

f) *Reflector de Radar. Se colocará en embarcaciones de recreo de casco no metálico.*

Con estas modificaciones se pretende simplificar la cantidad de material necesario a bordo, así como listados excesivamente exhaustivos que, en ocasiones, han llegado a provocar la interposición de denuncias incomprensibles como el caso en que se denunció a un armador por llevar una regla de 60 cm en lugar de 40. Además, de este modo se brindan alternativas a los usuarios para que decidan el modo en que prefieren almacenar sus cartas

y publicaciones náuticas, trazar sus derrotas o determinar su posición. Es preciso tener en cuenta que la tecnología moderna ofrece métodos de cálculo de posición insospechados hace unos años, no nos referimos únicamente al GPS, sino también a programas y equipos de navegación capaces de determinar la posición en la que estamos a partir de la altura del sol o un astro determinado, o incluso mediante el reconocimiento y toma de referencia respecto a accidentes costeros, etc.

**DUODÉCIMA**. - Se propone una serie de modificaciones y supresiones en el artículo 13º referente a material diverso que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 12º, de modo que su redacción sea la siguiente:

*Artículo 13. Material diverso.*

*1. Las embarcaciones de recreo deberán llevar a bordo el siguiente material:*

- a) Una caña de timón de emergencia en embarcaciones de vela y en las de un solo motor si el gobierno es a distancia, excepto si el motor es fueraborda o de transmisión en z.*
- b) Un mínimo de dos estachas de amarre de longitud y resistencia adecuadas a la eslora de la embarcación.*
- c) Un bichero.*
- d) En las embarcaciones neumáticas y semirrígidas, un inflador.*

*2. Botiquín y guía sanitaria a bordo.*

- a) Las embarcaciones de recreo sin tripulación profesional, en función de la zona en la que se encuentren navegando, deberán contar con el botiquín prescrito en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar, indicado en la siguiente tabla:*

<b>ZONAS</b>	<b>Botiquín tipo</b>
<b>III y IV</b>	<i>Balsas de salvamento</i>
<b>II</b>	C*
<b>I</b>	C

*(\*) Podrá admitirse un botiquín tipo «C» prescrito para buques que naveguen a menos de 10 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico.*

*b) Las embarcaciones de recreo que cuenten con un botiquín reglamentario deberán llevar la Guía sanitaria a bordo, que podrá ser en papel o en formato digital con los medios necesarios para su lectura.*

*c) Las embarcaciones de recreo con tripulación profesional deberán cumplir con el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.*

Entendemos que el rango normativo de esta orden no permite acometer, como sería deseable, una reforma de los contenidos exigibles en los botiquines obligatorios a bordo de embarcaciones de recreo, puesto que los mismos están regulados por normas de rango muy superior como son los mencionados Reales decretos. Una revisión y simplificación del contenido tanto en términos de material como de medicamentos obligatorios en dichos botiquines es realmente necesaria dado que muchos de dichos elementos son de difícil o imposible manejo para una persona sin formación médica o sanitaria, o casi imposibles de obtener dado que es necesaria su prescripción específica por facultativos normalmente muy reacios a hacerlo.

**DECIMOTERCERA.** - Se dirige esta alegación al **artículo 15º** referente a extintores portátiles que, de acogerse la propuesta contenida en la alegación subsidiaria tercera, pasaría a ser el artículo 14º, y se propone mantener el tipo de extintor prescrito por la Orden FOM 1444/2003 en lugar del reflejado en el proyecto de orden, que es el 34 B.

Ello se debe a que las medidas y peso del extintor tipo 21 B, actualmente en vigor, 3'870 Kg y 37 cm de altura, lo hacen mucho más manejable y fácil de estibar en las embarcaciones (especialmente en las de menor porte) que las medidas y peso del extintor tipo 34 B, 5'8 kg y 57 cm de altura.

Por otra parte, se propone la adición de un nuevo apartado como nº 10, con el siguiente contenido:

*10. Los extintores portátiles prescritos en el presente artículo podrán ser sustituidos o complementados por extintores de espuma y otros sistemas o equipos de extinción portátiles de eficacia probada y debidamente homologados según la normativa comunitaria para uso náutico, siempre y*

*cuando tengan la misma o superior eficacia en la lucha contra el fuego que los extintores tipo 21 B prescritos en la presente orden.*

Se trata de incorporar nuevas posibilidades en la lucha contra incendios que actúan aislando las zonas en combustión del oxígeno, provocando así su extinción inmediata, como por ejemplo puede verse en este enlace <https://youtu.be/SyGjUnJKbZk>.

**DECIMOCUARTA.** - Se propone una redacción alternativa para el apartado 1 el **artículo 20º** que, de acogerse la alegación subsidiaria tercera, devendría el artículo 19º, del siguiente tenor literal:

*“Artículo 19. Medios de achique.*

*Sin perjuicio de los medios de achique exigidos para las embarcaciones de recreo con marcado CE, las embarcaciones de recreo, en función de la zona en la que se encuentren navegando, deberán ir provistas, al menos, de los medios de achique que se indican a continuación:*

*En zonas I, II o III, una bomba accionada por el motor principal u otra fuente de energía, una bomba de accionamiento manual y dos baldes con capacidad mínima de 5 litros.*

*En zona IV, una bomba manual o eléctrica y un balde con capacidad mínima de 5 litros. Si la embarcación tiene  $L \leq 6$  m con cámaras de flotabilidad, un achicador con capacidad mínima de 2 litros.*

*En todos los veleros, al menos una bomba será manual y fija, operable desde la bañera con todas las escotillas y accesos al interior cerrados. Salvo en veleros de eslora inferior a 6 metros o sin interior cerrado y con cámaras de flotabilidad, en cuyo caso será suficiente un achicador con una capacidad mínima de 2 litros.*

*En las embarcaciones con compartimentos de sentina separados, medios de bombeo similares.”*

**DECIMOQUINTA.** - Se propone incluir en el **artículo 21º** del proyecto, que devendría el 20º de acogerse la alegación subsidiaria tercera, la eliminación de la obligatoriedad de presentar anualmente el certificado de entrega de residuos MARPOL. Dicha propuesta se basa en que se trata un trámite burocrático imposible de cumplir en muchos casos (cuando el trabajo lo realiza un profesional, es él quien se encarga de llevarse los residuos de aceite, filtros, baterías, etc...), que no garantiza nada; y cuyo cumplimiento literal y estricto por

parte de toda la flota de recreo, si todas las embarcaciones de recreo de este país procediesen a cumplir con la obligatoriedad de su presentación anual en las Capitanías Marítimas, supondría el colapso de las mismas.

**DECIMOSEXTA.** - Se propone modificar el texto del **artículo 23º**, que de acogerse la alegación subsidiaria tercera devendría el 22º, en sus apartados 1 a) y 1 b) de modo que adopten la siguiente redacción:

*“Artículo 22. Descarga de aguas sucias.*

*Se prohíbe la descarga de aguas sucias por las embarcaciones de recreo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:*

- *Que la embarcación efectúe la descarga a una distancia superior a 3 millas náuticas de la tierra más próxima, entendida ésta como la línea de base a partir de la cual se establece el mar territorial, si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema que cumpla las prescripciones del apartado 4, o a una distancia superior a 12 millas náuticas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los sistemas de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando.*
- *Que la embarcación efectúe la descarga fuera de aguas interiores protegidas, utilizando una instalación de tratamiento de aguas sucias, y que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles ni ocasione coloración en las aguas circundantes.”*

**DECIMOSÉPTIMA.** - Proponemos la fusión de los **artículos 24º y 25º** del proyecto que, de acogerse la alegación subsidiaria tercera, formarían un único artículo 23º, de modo que se en lugar de un enorme y confuso listado de infracciones y sanciones, se establezcan unos valores fijos para la cuantía de estas últimas en función de tipo de infracción.

Por otra parte, hay que señalar que únicamente se hace referencia a infracciones graves, sin mencionar las leves o muy graves, que quedan sin delimitar, por lo que nos podríamos encontrar con algo tan curioso como ver sanciones para infracciones leves superiores a las

aplicadas a infracciones graves, además de no tener en cuenta lo elevadas que pueden llegar a ser las sanciones impuestas a infracciones muy graves.

Consideramos que debería establecerse un paralelismo con el régimen sancionador de la Dirección General de Tráfico, que califica las infracciones en leves, graves y muy graves, claramente definidas, siendo sus importes respectivos 100, 200 y 500 €. No es razonable que una actividad como la náutica, con una siniestralidad infinitamente más baja que el tráfico viario, en accidentes y en víctimas, tenga un régimen sancionador muchísimo más severo. Eso por no mencionar las sanciones consistentes en “máximo reglamentario” sin especificar en qué norma están contempladas, y teniendo en cuenta que las cuantías de las mismas pueden ser elevadísimas nos parece que estamos ante un intento de enmascarar sanciones totalmente abusivas en determinados casos.

También debe eliminarse la posibilidad de sancionar por elementos iguales, es decir, si alguien no lleva los chalecos salvavidas suficientes, se considerará como una única infracción, y no una por cada chaleco que falte, Otro ejemplo claro es el de las bengalas, si alguien lleva una bengala caducada, lo normal es que las lleve todas, y lo lógico es que esa sea una única infracción y no una infracción por cada bengala.

Así pues, proponemos la siguiente redacción para el artículo refundido que, como hemos indicado, sería el 23º de este texto:

*Artículo 23. Infracciones y sanciones.*

*Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante las acciones u omisiones tipificadas en el capítulo I del título IV del libro tercero 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.*

*De acuerdo con dicho texto legal, las infracciones se clasifican en función de su gravedad en infracciones leves, graves y muy graves.*

*Atendiendo a las especiales características de la náutica de recreo, cuya flota está compuesta mayoritariamente por embarcaciones de eslora inferior a 8 metros, y a que la antecitada norma no establece importes mínimos para cada tipo de infracción, y con el fin de atemperar el régimen sancionador a la gravedad real de las infracciones cometidas en el ámbito de la náutica recreativa, complementando así lo dispuesto en el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, se dispone que las infracciones a esta orden serán sancionadas según se especifica a continuación:*

- *Infracciones leves: 100 €*
- *Infracciones graves: 200 €*
- *Infracciones muy graves: 500 €*

**DECIMO OCTAVA.** - En el caso de que no resulte acogida la alegación subsidiaria primera, entendemos que la **Disposición Adicional Primera** debe también hacer referencia a los equipos instalados en embarcaciones de bandera no española a la que esta norma, en contra de nuestro parecer y criterio jurídico, pudiera afectar.

En su virtud,

**SOLICITO A ESTA DIRECCIÓN GENERAL** se sirva tener por hechas las precedentes alegaciones subsidiarias y, únicamente en caso de desestimación de la petición principal de esta parte, consistente en la retirada del proyecto objeto del presente trámite, y previos los trámites legales oportunos, dicte resolución estimando la procedencia de las presentes alegaciones subsidiarias, e incorporando al texto final las modificaciones propuestas por medio del presente escrito.

Es de justicia en Madrid a 12 de julio de 2018.

D. Gustavo Navarro Puga  
Presidente  
Asociación de Navegantes de Recreo - ANAVRE