

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 15 de marzo de 2021

Ref: SMA 3/2021/AB

Asunto: Comentarios de ANAVE al Proyecto de RD sobre despacho de buques.

Muy Srs. nuestros:

En nuestra circular [SMA 2/2021/AB](#) les informamos de la consulta Pública del Proyecto de RD por el que se aprueba el Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques de las aguas marítimas españolas y despacho de buques.

Este Proyecto deroga 3 Órdenes, actualiza el procedimiento integrado de escala y desarrolla mediante un Reglamento varios capítulos con asuntos que hasta la fecha no estaban regulados en una norma, como por ejemplo el procedimiento para autorizar o prohibir la entrada y salida de buques de aguas españolas, las operaciones que se llevan a cabo fuera de límites o el régimen de despacho simplificado.

El objetivo que pretende es mejorar, simplificar y armonizar los procedimientos de autorización y despacho mediante la tramitación por vía electrónica y el uso de nuevas tecnologías. Entendemos que, en líneas generales, aporta mayor flexibilidad y reduce la carga burocrática.

En el **Anexo 1**, les adjuntamos nuestras observaciones al proyecto, que se refieren exclusivamente a 3 artículos:

- **art. 15** (Autorización de la Capitanía Marítima): En las operaciones fuera de límites, proponemos que no se exija la designación por el consignatario de un coordinador más un suplente dado que las Resoluciones de autorización de estas operaciones a las que hemos tenido acceso no lo exigen en la actualidad.
- **art. 23** (Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques): modificar el supuesto de autorización expresa a “*buques que han sido objeto de una inmovilización hace más de 3 meses*”, aclarando el concepto de “inmovilización” (entendemos que detención) y proponiendo que se aplique únicamente a buques detenidos en los últimos 12 meses.
- **art. 28** (Régimen de despacho simplificado): propuesta de incluir en este régimen las navegaciones de cabotaje y cabotaje consecutivo, que no siendo línea regular se efectúen con itinerarios repetitivos, que hasta ahora sí estaban incluidas en el régimen de despacho por tiempo.

Asimismo, les adjuntamos en el **Anexo 2** una Nota con un resumen artículo por artículo del Proyecto con algunos comentarios.

Les rogamos nos envíen sus **observaciones y/o visto bueno a la mayor brevedad posible** y, en todo caso, no más tarde del **miércoles 17 de marzo a las 12:00 horas** a abasurko@anave.es. El 17 de marzo es el último día de plazo para remitir el documento de alegaciones al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Muy atentamente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

Comentarios de ANAVE al Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques

Marzo 2021

ANAVE valora favorablemente el Proyecto de Real Decreto Ley que se somete a consulta y agradecemos a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) la inclusión de varias propuestas con las que se pretende simplificar y armonizar los procedimientos, y que se traducirán en una reducción de la carga burocrática para nuestras empresas, a partir de la tramitación por vía electrónica y el uso de nuevas tecnologías.

Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques

1. Capítulo IV. Operaciones fuera de límites.

1.1. Artículo 15. Autorización de la Capitanía Marítima.

Propuesta

“1. El capitán o cualquier otra persona debidamente apoderada por el armador del buque que vaya a recibir los servicios fuera de límites deberá, como requisito previo, nombrar agente consignatario, ~~Corresponderá al consignatario designar, entre su personal, un coordinador de la operación y un suplente,~~ que deberán permanecer localizables desde que se solicite la autorización hasta que finalice la operación.”

Justificación

Los servicios comerciales que se prestan a los buques fuera de las aguas del dominio público portuario y que se conocen como operaciones fuera de límites deben ser autorizadas previamente por la Administración marítima y se llevarán a cabo siguiendo un procedimiento operacional controlado por el Centro de Coordinación de Salvamento correspondiente. Hasta el momento, la práctica habitual de los puertos para autorizar este tipo de operaciones era nombrar un agente consignatario como enlace encargado de efectuar las notificaciones oportunas. El proyecto propone además que dicho consignatario debe permanecer localizable desde que se solicite la autorización hasta que la misma finalice. A nuestro entender, el propio consignatario puede encargarse de dicha tarea sin que sea necesario nombrar un coordinador y un suplente.

2. Capítulo V. Régimen aplicable al despacho de buques.

2.1. Artículo 23. Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques.

Propuesta

“k) Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización ~~hace más de tres meses en los últimos 12 meses,~~ entendiendo por inmovilización la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar definida en el RD 1737/2010.”

Justificación

Entendemos que se refiere a los casos en los que el buque haya sido detenido. Por ello solicitamos la matización del concepto de “inmovilización” para evitar que se pudiera interpretar que este apartado incluye otro tipo de causas de inmovilización del buque, por ejemplo, como consecuencia de una estancia prolongada en puerto por falta de operaciones. Asimismo, proponemos fijar en 12 meses el periodo de tiempo en el que se ha producido la inmovilización del

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

Fax. +34 91 457 97 80

anave@anave.es

www.anave.es

buque, ya que la redacción propuesta de “inmovilización hace más de 3 meses” esa demasiado indeterminada y debería concretarse. Según esta redacción, podría darse la situación de un buque que fue inmovilizado hace 1 año o más tiempo, y que en dicho momento pudiera pertenecer incluso a otro armador.

2.2. Artículo 28. Régimen de despacho simplificado.

Propuesta

“2. Podrán acogerse al régimen simplificado de despacho:

*j) Los buques dedicados a navegaciones de línea regular, **así como los de cabotaje y cabotaje consecutivo, que no siendo línea regular se efectúen con itinerarios repetitivos.**”*

Justificación

El establecimiento del régimen de despacho simplificado previsto para los supuestos que encajan en lo que dispone el artículo 18.4 de la Ley de Navegación Marítima, entre ellos, para todos los que efectúen trayectos cortos y de elevada rotación, y que fundamentalmente se basa en la presentación por el interesado de una declaración responsable al comienzo de su actividad, tiene como objetivo reducir la carga administrativa, simplificando el procedimiento de despacho al eliminar la presentación de documentación a la salida.

Teniendo en cuenta que el régimen de despacho simplificado también se aplica a los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas o a los buques dedicados a navegaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las 24 horas desde su salida, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones, supuestos que hasta ahora estaban regulados por el art. 21 (Despachos por tiempo) de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques y en el que también se incluían las navegaciones de cabotaje, solicitamos que en consecuencia, éstas se incluyan en el apartado j) del artículo 28.

**RD por el que se aprueba el Reglamento de autorización de entrada y estancia
de los buques en las aguas marítimas españolas y del despacho de buques**

Nota resumen de las novedades

El proyecto deroga las siguientes normas:

- [Orden](#) de 26 de enero de 1988, que regula el embarque en los buques de personal ajeno a la tripulación y al pasaje.
- [Orden](#) de 17 de abril de 1991, que regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española.
- [Orden](#) de 18 de enero de 2000, que aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

En la primera parte del Proyecto, se modifican varios artículos de la [Orden FOM/1194/2011](#), que regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general:

- Se ha modificado el **ámbito de aplicación (art.2)** de los buques a los que no se les aplica el procedimiento de escala, para incluir la referencia del artículo sobre el ámbito de aplicación que se hace en el nuevo Reglamento y sus excepciones de aplicación a determinados buques. Incluye todos los casos ya recogidos en la versión actual de la Orden, y se especifican con más detalle qué tipos concretos de buques son.
- El proyecto **elimina el concepto de “despacho por tiempo”** y lo sustituye por un concepto nuevo al que ha llamado **“régimen simplificado de despacho”**. Se ha actualizado la nueva notación en los **art. 8 y 9** (sobre el contenido y presentación del DUE), el resto de la redacción se mantiene igual:
 - **art. 8:** *“Los buques acogidos al **régimen simplificado de despacho** no tendrán que cumplimentar los datos de la declaración general del capitán y la lista de tripulantes, siempre que su presentación no sea requerida por otras Administraciones u organismos públicos y sin perjuicio de la obligación de la AP de informar de la solicitud de la escala a la CMª”.*
 - **art. 9:** *“Los buques acogidos al **régimen simplificado de despacho** deberán presentar el DUE solo a los efectos de solicitud de escala y asignación de atraque o fondeo, así como para la comunicación de las formalidades de información establecidas en el RD 1334/2012, a las autoridades competentes”.*
- El **art. 11** sobre la **“Actuación de la Administración marítima”** se ha sustituido entero por uno nuevo. Este artículo es positivo, porque la entrada en aguas españolas **se considera autorizada** una vez solicitada la escala y hechas las comprobaciones por la Autoridad Portuaria, si no existe una resolución denegatoria expresa por la Administración marítima. Hasta ahora, esta autorización no era tan “inmediata”: *“La AP y la CMª de cada puerto, en función de las necesidades de la operativa portuaria, acordarán el plazo de tiempo que debe transcurrir para considerar autorizada por la CMª la entrada en aguas españolas, por silencio administrativo. Finalizado este plazo sin que exista denegación expresa por parte del capitán marítimo, se entenderá otorgada la correspondiente autorización”.*
- El **art. 16** sobre el **“Despacho del buque”** se ha sustituido entero por uno nuevo. Se agiliza el procedimiento. La CMª emitirá **de forma automática una autorización provisional de salida** del buque, una vez que se haya presentado la documentación para despacho (y ésta se haya verificado por medios electrónicos), y **se otorgará automáticamente un documento de despacho de salida o “Ship’s Clearance”**, con la firma electrónica del órgano competente de la Administración marítima. Este documento estará disponible para el representante del buque en el momento de su salida del puerto una vez actualizada la información de la hora real de salida en el sistema.
El Proyecto **no incluye** los **Anexos IV y VI** a los que se hacen mención, pero yo entiendo que son los mismos que ya están en la Orden FOM 1194/2011, realmente la nueva redacción de este artículo va de aplicar tecnologías informáticas en los procedimientos no de modificar la información a presentar en el DUE ni el modelo de despacho de salida.

La segunda parte del Proyecto (**Anexo**) es el Reglamento en sí, y regula los siguientes asuntos:

1. **Autorización o prohibición de entrada y estancia de buques** y embarcaciones en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
2. **Fondeo** de buques.
3. **Operaciones fuera de límites**.
4. **Despacho** de buques.
5. **Rol de despacho y dotación**.

El Reglamento está estructurado en 8 capítulos y 43 artículos:

- **Cap. I** (*Disposiciones Generales*), **art. 1, 2 y 3** (*Objeto, Ámbito de aplicación, Órganos competentes*).
- **Cap. II** (*Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques en aguas marítimas españolas*):
 - **art. 4** (*Entrada de buques y embarcaciones*): La entrada de buques en aguas españolas **se entenderá autorizada** si no existe resolución denegatoria expresa de la CMª, cuando:
 - se sujete al régimen de paso inocente, en navegación lateral.
 - se dirija a puerto, terminal o aguas interiores, después de cumplimentar la solicitud de acuerdo con el procedimiento integrado de escala.
 - se trate de una navegación en los espacios marítimos españoles en los que exista libertad de navegación.

La autorización tácita de entrada en aguas españolas será compatible con el derecho de paso inocente y la libertad de navegación en las aguas marítimas españolas por los buques que no se dirijan a puertos españoles, siempre que se ejerzan de acuerdo con el capítulo IV del título I de la Ley de Navegación Marítima y la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y demás normativa, internacional y nacional, aplicable.

La CMª podrá requerir a cualquier buque que ejerza el derecho de paso inocente, que vaya a hacer escala en un puerto o se dirija a aguas interiores españolas, que informe de todos los aspectos que puedan ser relevantes sobre su cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional.

- **art. 5** (*Buques que requieren autorización expresa de entrada*): Son los siguientes:
 - Los que transportan **mercancías peligrosas** de clase 5.1 (a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno).
 - Buques-tanque de **casco único**: sólo se concede la autorización si es un petrolero en dificultades que busca un lugar de refugio o si no transporta carga y se dirige a un puerto para su reparación.
 - Los que presenten **avería, corrimiento de la carga, incendio, inundación** u otra circunstancia que pueda constituir un riesgo para la seguridad marítima o la integridad del medio marino.
 - Los que hayan solicitado **asistencia o refugio**.
 - Los que **no han cumplido los procedimientos de notificación y seguimiento** (RD 210/2004), y a aquellos a los que **se les haya requerido información** y se constate que es **incorrecta o incompleta**.
 - Buques **rechazados** según las previsiones del Reglamento de inspección de buques extranjeros en puertos españoles (RD 1737/2010). Su entrada solo se puede autorizar en **caso de fuerza mayor**, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias, **siempre que el propietario, naviero o capitán** hayan **aplicado las medidas adecuadas**, a satisfacción de la CMª, para garantizar la entrada segura del buque.

- Los que **no hayan cumplido** las obligaciones de **notificación sobre mercancías peligrosas o contaminantes** (art. 13 y 16.1 del RD 210/2004) o puedan ser considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima.
- **art. 6 (Otorgamiento de autorización expresa de entrada):** **Como requisito previo, la CMª valorará los riesgos que el buque puede comportar** para la seguridad de las personas, la seguridad marítima e instalaciones portuarias, y para la integridad del medio marino. Si considera que se ponen en riesgo estos bienes no autorizará la entrada.
Tras autorizar la entrada, la CMª podrá adoptar medidas para salvaguardar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del medio marino. El buque estará obligado a cumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización de la CMª.
- **art. 7 (Prohibición de entrada):** **Cuando concorra una causa que lo justifique**, la Administración portuaria o marítima **podrán prohibir a los buques la entrada** en un puerto o en las aguas marítimas españolas. Si un órgano judicial u otras autoridades acuerdan la prohibición de entrada de un buque en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán para hacer efectiva tal medida.
- **Cap. III (Fondeo de buques):**
 - **art. 8 (Fondeo e interrupción de la navegación de buques extranjeros en aguas interiores marítimas y en el mar territorial):** Se ha copiado casi literal el art. 28 de la Orden de Despacho, y han añadido estos **3 nuevos datos a notificar** a la CMª y SASEMAR en caso de fondeo o interrupción de la navegación por avería o causa de fuerza mayor:
 - puerto de procedencia y destino;
 - datos de los armadores, fletadores, agentes, entidades aseguradoras (Club P&I) y su representante en España;
 - cualquier otra información que le sea requerida en atención a las circunstancias del fondeo.
 - **art. 9 (Autorización de fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino):** Se ha copiado la Orden de 17 de abril de 1991. La **única novedad** es que **se amplía la aplicación** expresamente a **quimiqueros o gaseros u otros que transporten sustancias contaminantes** del medio ambiente marino.
 - **art. 10 (Condiciones y obligaciones para el fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino):** Se ha copiado la Orden de 17 de abril de 1991, no hay cambios.
- **Cap. IV (Operaciones fuera de límites):** **hasta ahora estas operaciones no estaban reguladas como tales** y en todo caso las CMª a través de los BOEs de cada CA publicaban una Resolución sobre las operaciones fuera de límites.
 - **art. 11 (Concepto de operaciones fuera de límites):** Estas operaciones se efectúan sin fondear, en aguas interiores o mar territorial y fuera de las aguas de la zona de servicio portuario.
 - **art. 12 (Actividades excluidas de operaciones fuera de límites):** No se permite: trasbordo de carga, transferencia, suministro o bombeo de combustibles, o cualquier otra sustancia, reparaciones mayores y, en general, cualquier otra actividad que no sea alguna de las indicadas en el art. 11.
 - **art. 13 (Buques excluidos de operaciones fuera de límites):** Los que transporten sustancias radioactivas o mercancías de especial peligrosidad (RD 145/1989), a los que se haya denegado el acceso en aplicación del Reglamento de inspección de buques extranjeros en puertos españoles, los considerados un riesgo potencial (art. 16 y 17 del RD 210/2004) y los que tengan una sanción internacional de Naciones Unidas o la UE.
 - **art. 14 (Requisitos de las operaciones fuera de límites):** Los buques receptores y prestadores del servicio deberán disponer de un AIS operativo y en servicio. Los buques o embarcaciones prestadores deberán estar despachados para esta actividad.

- **art. 15** (*Autorización de la Capitanía Marítima*): El apartado 1. de este art. dice que: “*el capitán o cualquier otra persona debidamente apoderada por el armador que vaya a recibir los servicios fuera de límites deberá, como requisito previo, nombrar agente consignatario y que corresponderá al consignatario designar, entre su personal, un coordinador de la operación y un suplente, que deberán permanecer localizables desde que se solicite la autorización hasta que finalice la operación*”.
 - **art. 16** (*Denegación de la autorización*): La CMª no concederá la autorización si considera que la operación fuera de límites pone en riesgo la seguridad marítima, la vida humana en la mar o la integridad del medio marino.
 - **art. 17** (*Procedimiento operacional*): Comunicar a SASEMAR, al menos 1 hora antes de iniciar la operación, la previsión de horas de inicio y final, y condiciones estimadas. SASEMAR informará de la idoneidad, viabilidad y seguridad de la operación según el estado y densidad del tráfico marítimo, circunstancias meteorológicas, estado del mar, etc. En función de la valoración de las condiciones de la operación, SASEMAR propondrá a la CMª la prohibición, suspensión o aplazamiento de la operación, o designar un emplazamiento alternativo donde llevarla a cabo.
 - **art. 18** (*Suspensión y desistimiento de la operación*): No se llevará a cabo si las condiciones de mar y viento, en relación con la clase y características de la operación del buque receptor y del que presta los servicios, no permiten efectuarla con seguridad **a criterio de la CMª**. Se suspenderá el inicio de la operación:
 - si la visibilidad es inferior a 1 milla;
 - si un buque sin gobierno está en la zona;
 - si algunos de los buques de la operación dejan de emitir señal AIS o no responden a las llamadas de SASEMAR.

Si se dan estas circunstancias con la operación ya iniciada, se acordará su suspensión.
 - **art. 19** (*Información en tiempo real durante la operación*): El buque receptor informará en tiempo real a SASEMAR del inicio y fin de la operación; en su caso, del desistimiento, suspensión y reanudación de la misma; y de cualquier incidente o circunstancia relevante para la seguridad marítima o integridad del medio marino que se produzca u observe durante su desarrollo. El buque que preste el servicio informará a SASEMAR de su salida y regreso.
- **Cap. V** (*Régimen aplicable al despacho de buques*):
- **art. 20** (*Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones*): La 1ª parte del apartado 1. es igual que el art. 18 de la [Ley de Navegación Marítima](#): “*para hacerse a la mar o emprender la navegación, los buques deberán acreditar ante la Administración marítima el cumplimiento de los requisitos de seguridad que les sean exigibles*”. Y continúa el art. 20 diciendo: “*esta acreditación tendrá lugar mediante el **despacho**, **autodespacho** o **régimen simplificado**. **Cualquiera que sea su modalidad**, la **vigencia del despacho** será **la misma que la duración de sus certificados obligatorios***”.
- Además de incluir como novedad el concepto de “régimen simplificado de despacho” que hasta ahora no existía (se explica más abajo en el art. 28), se ha homogeneizado el tiempo de vigencia de cualquiera de los 3 tipos de despacho que va a haber, y que será el que tengan sus certificados obligatorios. Hasta ahora, los “despachos por tiempo” que se daban a determinados buques mercantes de transporte eran de **hasta 3 meses**.
- **art. 21** (*El despacho de buques*): *El despacho de un buque es la facultad otorgada por la Administración marítima para que emprenda la navegación, una vez que su capitán o cualquier otra persona debidamente apoderada por el armador cumpla las formalidades exigidas en este capítulo.*
 - **art. 22** (*Formalidades de despacho de buques*): En los **casos que requieran autorización expresa**, la **solicitud de despacho se presentará y acompañará de una Declaración General del Capitán**

y la **Lista de Tripulantes**, ésta última cuando el buque se despache por 1ª vez y cuando se produzcan cambios en su composición.

Cuando no sea necesaria la autorización expresa para el despacho, se presentarán los siguientes documentos, **acompañados de una declaración responsable**, en virtud de la cual **se responsabilizarán de su veracidad**:

- Lista de tripulantes.
- Póliza de seguro de responsabilidad civil de subscripción obligatoria y certificado de seguro de accidentes que cubra a las personas embarcadas. Se aceptará certificación de un seguro de protección e indemnización (Club P&I) siempre que acredite mención expresa a la cobertura equivalente o superior.
- Copia del justificante de estar al corriente de pago de los impuestos vigentes que le correspondan por el desarrollo de esa actividad o el justificante de la exención, en su caso.

En estos casos, **el despacho se entenderá concedido con la presentación de esta documentación**, acreditada por su entrada en el registro electrónico correspondiente.

El actual reglamento, salvo los buques que puedan acogerse al “despacho por tiempo”, **requiere presentar para el despacho de salida y antes de salir a la mar un original y copia de la Declaración General del Capitán y la Lista de Tripulantes**. La propuesta prevé que los buques que no necesiten una autorización expresa solo deban presentar una declaración responsable por sede electrónica y la documentación que se cita.

- **art. 23** (*Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques*): es **necesaria la autorización expresa para** los buques que:
 - Son objeto de **suspensión o retirada de clase** por razones de seguridad desde la última inspección realizada.
 - Son objeto de un **informe o notificación por otro Estado** miembro de la UE.
 - **No se puedan identificar en las bases de datos** de la Administración marítima.
 - Se hayan visto **envueltos en un abordaje, varada o hayan encallado** cuando se dirigían al puerto.
 - Hayan sido **acusados de incumplir** presuntamente las disposiciones en materia de **descarga de sustancias o efluentes peligrosos**.
 - Hayan **maniobrado de forma errática o insegura**, sin aplicar las medidas de ordenación del tráfico marítimo aprobadas por la OMI u otras prácticas de navegación seguras.
 - Lleven **certificados expedidos por** una organización que en su momento fue **OR**, pero **cuyo reconocimiento ha sido retirado** posteriormente.
 - El **práctico o las autoridades u organismos** portuarios **hayan notificado anomalías aparentes** que puedan suponer una merma de la seguridad o una amenaza para el medio ambiente.
 - Hayan **incumplido las formalidades informativas** exigibles a los buques que lleguen o salgan de los puertos españoles.
 - Hayan sido **objeto de un informe o denuncia**, incluidas las quejas formuladas en tierra por el capitán, un tripulante o cualquier persona o entidad con interés legítimo en la seguridad de funcionamiento del buque, las condiciones de vida y de trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, salvo que la CMª considere manifiestamente infundados dichas denuncias.
 - Hayan sido objeto de una inmovilización hace más de 3 meses: Entendemos que se está refiriendo a “detención”, es decir, que al barco se le prohibió oficialmente hacerse a la mar debido a que las deficiencias detectadas determinaron que no estaba en condiciones de navegar. Pero también se puede “inmovilizar” un buque por falta de operaciones (por ejemplo, por el COVID). Por lo que se propone aclarar que se está refiriendo a una detención del buque y no a otras causas de “inmovilización”, y también delimitar qué periodo de tiempo es “hace más de 3 meses”.

- Hayan notificado **deficiencias pendientes**, excepto aquellos cuyas deficiencias habían de rectificarse dentro de los 14 días siguientes a su partida.
 - Hayan notificado **problemas relativos a la carga**, en particular si se trata de cargas nocivas y peligrosas.
 - Hayan sido **utilizados con peligro** para las personas, los bienes o el medio ambiente.
 - Los buques cuyos **parámetros de riesgo**, según informaciones recibidas de una fuente fiable **difieran de los declarados**, por lo que su nivel de riesgo sea superior.
 - Los buques para los que se haya acordado un **plan de acción** para rectificar las deficiencias cuya **ejecución no haya sido supervisada por un inspector**.
 - Los buques cuyo **destino** sea un **puerto extranjero en el que se les solicite el despacho de salida** o *Ship's Clearance* otorgado por el puerto de origen.
- **art. 24 (Denegación de despacho del buque):** La **solicitud de despacho** presentada **se podrá denegar** si la Administración Marítima comprueba que un **buque incumple** los **requisitos de seguridad, protección y prevención de la contaminación** del medio marino. La **denegación** de la autorización de salida o **despacho impedirá al buque abandonar el puerto** o terminal. Se **impedirá** la navegación de un **buque sujeto al régimen de declaración responsable** si se constata que **incumple los requisitos a que esté obligado**.
 - **art. 25 (Despacho de buques y embarcaciones privadas destinadas a la búsqueda y salvamento marítimo):** Serán despachados mediante autorización expresa del DGMM. Cuando el objeto del despacho sea el de búsqueda y salvamento acompañarán, además, el compromiso expreso otorgado por la autoridad responsable de la región de búsqueda y salvamento de actuar bajo su coordinación.
 - **art. 26 (Inmovilización del buque):** La Admon. marítima denegará el despacho de cualquier buque que hubiera sido inmovilizado por un órgano judicial u otras autoridades en el ejercicio de sus competencias.
 - **art. 27 (Autodespacho):** Excepcionalmente, en los casos en los que no haya sido posible presentar la **solicitud de despacho o declaración responsable por causas sobrevenidas no atribuibles al buque o su tripulación**, el capitán del buque podrá llevar a cabo autodespacho. Una vez haya salido el buque a la mar, se remitirá a la CMª, **a la mayor brevedad posible** (esta redacción es más flexible, hasta ahora era "*en el 1^{er} día y hora hábil tras la salida*"), la declaración general del capitán debidamente firmada y fechada y la lista de tripulantes, si hubiere cambios en la tripulación del buque. Asimismo, **se hará constar la causa que impidió la normal presentación de la solicitud** de despacho o declaración responsable (nuevo).
En los puertos extranjeros, el capitán de un buque de pabellón español podrá efectuar el autodespacho, que será materializado en el rol (está redactado igual que en la Orden de Despacho).
 - **art. 28 (Régimen de despacho simplificado):** Despacho simplificado: es aquél que **se formaliza por los propios interesados, mediante declaración responsable y sin hacer entrega de la documentación de salida** del art. 22, **salvo al comienzo de su actividad**. La **documentación** se presentará a través de la **Sede Electrónica** por el armador, propietario o fletador del buque o embarcación, a la CMª donde tenga su base habitual o en cuyas aguas se encuentre el 1^{er} puerto español al que arribe. **Se podrá iniciar la actividad desde el momento de presentación de la documentación**.
Pueden acogerse al despacho simplificado, entre otros:
 - Buques dedicados exclusivamente a la **navegación por aguas interiores marítimas**, como los **remolcadores**, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.

- Buques dedicados a navigaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las 24 h desde su salida de aquél, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones.
 - Buques y embarcaciones adscritos a SASEMAR.
 - Buques y embarcaciones del Estado y los pertenecientes a los organismos públicos.
 - Buques dedicados a navegaciones de línea regular. No se incluye a los buques de cabotaje y cabotaje consecutivo. La Orden de Despacho de Buques actual (art. 21, despachos por tiempo), dice que “*se considerarán despachos por tiempo aquellos que cubran tráficos que, por su naturaleza, repetición del tipo de navegación o duración, hacen que sea innecesaria la entrega de la documentación de salida*”, e incluye las “*navigaciones de línea regular de cabotaje, así como los de cabotaje y cabotaje consecutivo, que no siendo línea regular se efectúen con itinerarios repetitivos*”. Varios supuestos de este art. 21 se han incluido exactamente igual en el despacho simplificado, pero **se ha dejado fuera el cabotaje y cabotaje consecutivo no regular**. Se propone en las observaciones de ANAVE su inclusión.
 - Resto de embarcaciones a las que resulta de aplicación el presente reglamento.
 - **art. 29** (*Presentación de documentación del régimen de despacho simplificado*): Los buques que puedan acogerse a este régimen presentarán ante la CMª **al comienzo de su actividad**,:
 - Una declaración responsable de la actividad a la que se dedica, en virtud de la cual se responsabilizarán, además, de la veracidad de la documentación que aportan y se comprometen a informar de sus modificaciones.
 - Una Declaración General del Capitán.
 - La Lista de Tripulantes, que se actualizará cuando se produzcan modificaciones.
 - **art. 30** (*Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho y consecuencias de incumplimiento*): Los buques deberán **comunicar cualquier modificación** en relación con la que presentaron al comienzo de su actividad. Su incumplimiento dará lugar a la **prohibición automática para navegar**.
Idéntico efecto (la prohibición automática) si los armadores, capitanes y patrones no cumplen el art. 14 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles (RD 1837/2000), y en especial a la obligación de mantener el **buque debidamente tripulado conforme a la Resolución de tripulación mínima**, así como mantener al buque conforme a los certificados y a la **notificación inmediata de averías y accidentes** de consideración.
- **Cap. VI** (*El rol de despacho y dotación*):
- **art. 31** (*Rol de despacho y dotación*): La definición se corresponde con la del art. 81 de la Ley de Navegación Marítima. Se incluye la información que debe contener el rol.
 - **art. 32** (*Formato del rol de despacho y dotación*): Nuevo. El **rol tendrá un formato electrónico**, salvo que el buque carezca de dispositivos electrónicos. Toda la información contenida en el rol será **almacenada en las bases de datos de la DGMM**. El armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón o de persona autorizada legalmente, podrá **obtener a través de la sede electrónica** del MITMA, **un rol electrónico**.
- **Cap. VII** (*Régimen de enrole y desenrole de los tripulantes*):
- **art. 33** (*Enroles de miembros de la tripulación*): La composición de la tripulación de un buque, así como los enroles o desenroles de tripulantes serán responsabilidad del armador o propietario, capitán o patrón, que **velarán porque cumpla la resolución de tripulación mínima** de seguridad y **se cerciorarán de que todos sus miembros posean la titulación necesaria en vigor**, así como las certificaciones, el documento de identidad, el certificado médico y demás requisitos exigibles.
 - **art. 34** (*Enroles múltiples y simultáneos*): Está redactado igual que en la Orden de Despacho actual, sin cambios.

- **art. 35** (*Notificación de enroles y desenroles*): Este procedimiento es nuevo. El **armador** o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón, o de persona autorizada legalmente, deberá **notificar** a la Admon. Mª, a través de la **Sede Electrónica** del MITMA, los **enroles y desenroles** que se produzcan en sus buques. Una vez notificados, el armador **recibirá un documento con el sello electrónico** del MITMA, siendo este **documento acreditativo de la formalización del enrole o el desenrole**.
- **art. 36** (*Supervisión de enrole y desenrole de tripulantes*):
 - La Admon. Mª podrá **verificar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos a cumplir por los tripulantes**, tomando las medidas oportunas si se detecta alguna irregularidad o incumplimiento.
 - La Admon. Mª procederá a la **revisión de los enroles y desenroles y mantendrá una base de datos** relativa a esta información.
 - Si la Admon. Mª detecta que un buque pretende hacerse a la mar con una tripulación que no reúne los requisitos exigidos, se adoptarán las **medidas cautelares** que procedan, que **podrán incluir la retención del buque en puerto**.
 - Durante reconocimientos periódicos reglamentarios o durante la ejecución de aquellos que se lleven a cabo de oficio, la Admon. Mª **podrá verificar** que la tripulación reúne todos los **requisitos de composición, cualificación y aptitud** exigidos por la normativa vigente.
 - El Director Gral. MM podrá ordenar la realización de **reconocimientos en materia de tripulaciones de los buques**, cuando se considere necesario para la seguridad marítima.
- **art. 37** (*Medidas provisionales y procedimiento de desenrole de oficio*): Este apartado es nuevo. La Admón. Mª **impedirá que un buque se haga a la mar si detecta que un tripulante:**
 - enrolado **no cumple los requisitos de titulación y certificados de especialidad** exigidos en relación con el puesto que ha de desempeñar a bordo.
 - **no dispone de los certificados médicos de aptitud para el embarque**.
 - **no dispone o no se encuentra en vigor la libreta o documento de identificación marítima**.

Cuando concurren las anteriores circunstancias, **se podrá proceder al desembarque de oficio del tripulante**, sin que con ello se vean afectados los contratos entre el armador y el tripulante afectado.
- **art. 38** (*Personas ajenas a la tripulación y al pasaje*): Redactado igual que en la Orden de Despacho.
- **Cap. VIII** (*Gestión de la información por la Administración marítima y régimen sancionador*):
 - **art. 39** (*Verificación documental y gestión de la información*): La Admon. Mª dispondrá de las **herramientas de gestión automática de la información** que permitan generar todas las **alertas precisas para su seguimiento**. En concreto:
 - la **caducidad de certificados de buques y embarcaciones**;
 - la **caducidad de notas sobre deficiencias**; los buques rechazados conforme al MoU de París;
 - los buques tanque de casco sencillo;
 - los **buques que hayan sufrido incidentes o accidentes** que puedan afectar a la seguridad y a la integridad del medio marino;
 - la **validez de las titulaciones y certificaciones reglamentarias de los tripulantes**;
 - el **cumplimiento de los requisitos de tripulación mínima de seguridad**; y
 - otras que puedan derivarse del cumplimiento de la normativa vigente.
 - **art. 40** (*Infracciones administrativas*): Las tipificadas en el art. 305.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos (RD Legislativo 2/2011).
 - **art. 41** (*Infracciones leves*):

- art. 306.4.a): falta de presentación por el capitán o quien le represente, de la documentación exigida en el Reglamento.
- art. 306.4.d): incumplimiento del deber de facilitar la información a las autoridades marítimas por propia iniciativa o a requerimiento de aquellas, o hacerlo de manera incorrecta o deficiente.
- **art. 42** (*Infracciones graves*):
 - 307.3.c): carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque a efectos de despacho, embarques y desembarques.
 - 307.3.g): incumplir las normas sobre despacho de buques o sobre embarque y desembarque de tripulantes.
 - 307.3.h): el embarque sin libreta de identificación marítima u otro documento de identificación de la gente de mar válido.
- **art. 43** (*Infracciones muy graves*):
 - 308.3.c): incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los art. 297, 298, 300 y 301 del Texto Refundido de la Ley de Puertos.
 - 308.3.e): falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a la Administración marítima.