



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 118/2024, de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 40, de 15 de febrero de 2024
Referencia: BOE-A-2024-2850

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	2
<i>Artículos</i>	4
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.	4
Artículo 2. Competencias.	4
Artículo 3. Limitación general de emisiones para buques y embarcaciones y obligación de matriculación y vigencia de la documentación técnica de las embarcaciones.	4
Artículo 4. Limitaciones específicas a las emisiones de las embarcaciones de recreo o deportivas y las motos náuticas.	5
Artículo 5. Prohibición de descargas procedente de embarcaciones al Mar Menor.	5
Artículo 6. Limitación de las velocidades de navegación.	5
Artículo 7. Limitaciones y prohibiciones de fondeo.	6
<i>Disposiciones derogatorias</i>	6
Disposición derogatoria única. Derogación de normas.	6
<i>Disposiciones finales</i>	6
Disposición final primera. Título competencial.	6
Disposición final segunda. Entrada en vigor.	6

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

I

La Ley 19/2022, de 30 de septiembre, para el reconocimiento de personalidad jurídica de la laguna del Mar Menor y su cuenca, articula un nuevo sistema jurídico de protección de este importante ecosistema marino, al que atribuye personalidad jurídica y reconoce una serie de derechos, que enumera su artículo 2. Entre estos derechos se encuentran el de protección y el de conservación.

El derecho a la protección que se atribuye al Mar Menor «implica limitar, detener y no autorizar aquellas actividades que supongan un riesgo o perjuicio para el ecosistema». Por su parte, el derecho a la conservación «exige acciones de preservación de especies y hábitats terrestres y marinos y la gestión de los espacios naturales protegidos asociados». Estos derechos tienen su correlato en la imposición a las administraciones públicas una serie de obligaciones, previstas en el artículo 7 de la Ley 19/2022, de 30 de septiembre, entre las que se incluye la de «restringir de forma inmediata aquellas actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales».

La Asamblea de la Región de Murcia aprobó la Ley 3/2020, de 27 de julio, de recuperación y protección del Mar Menor. No obstante, sus artículos 64, 65 y 66 establecían limitaciones a la navegación marítima, abordando materias de competencia estatal. Dichos preceptos fueron derogados por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, dando cumplimiento al Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con la Ley 3/2020, de 27 de julio, publicado por Resolución de 10 de mayo de 2021 de la Secretaría General de Coordinación. La Administración General del Estado se comprometió a regular los aspectos incluidos en los preceptos derogados. Mediante este real decreto, se da cumplimiento a ese compromiso.

II

Las peculiaridades desde el punto de vista medioambiental del Mar Menor aconsejan la adopción de diversas medidas que aseguren que la navegación en estas aguas no causa daños al medio ambiente marino. De esta forma, la navegación marítima contribuirá a la protección y recuperación de un espacio cuya singularidad se reconoce tanto a nivel nacional como internacional.

La navegación marítima en las aguas del Mar Menor no es responsable de los problemas que actualmente aquejan a este medio. Sin embargo, sí que es posible adoptar medidas que contribuyan a reducir el impacto que provocan buques y embarcaciones.

Para la adopción de estas medidas deben tomarse en consideración las posibilidades que ofrece, en primer lugar, la normativa internacional. De esta forma, se han tenido en cuenta, principalmente, las previsiones del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972, el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, modificado por el Protocolo de 1978, y el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL).

En segundo lugar, la legislación española también proporciona la necesaria cobertura para la adopción de estas previsiones. En concreto, en la disposición final segunda 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, la disposición final novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y la disposición final primera de la Ley 19/2022, de 30 de septiembre, para el reconocimiento de personalidad jurídica de la laguna del Mar Menor y su cuenca.

III

Las medidas que se prevén en este real decreto consisten, fundamentalmente, en el reforzamiento del cumplimiento de las obligaciones previstas en convenios internacionales de los que España es Estado parte. Se trata de implantar los estándares de seguridad y de prevención de la contaminación más exigentes, en línea también con los avances de nuestra regulación. Una muestra de ello es el Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo, que da respuesta a las necesidades actuales del sector de la náutica de recreo desde la perspectiva que interesa para promover la recuperación del Mar Menor. Tal es el caso de la regulación en esta norma de los requisitos de seguridad relacionados con el uso de nuevos tipos de combustibles como el GLP (gas licuado del petróleo) y el uso de motores eléctricos para la propulsión de las embarcaciones de recreo.

Con la misma finalidad se adoptan medidas para prevenir vertidos al Mar Menor procedentes de buques o embarcaciones, establecer limitaciones de la velocidad (de manera compatible con los convenios internacionales que también regulan esta materia) y se condicionan los fondeos. De igual forma, las embarcaciones de recreo y las motos náuticas fabricadas después del año 2006 deberán cumplir los requisitos de carácter técnico y para su comercialización, en relación con las emisiones de escape y sonoras de sus motores, que hoy se prevén en el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

En definitiva, con esta regulación se pretende dar un paso adelante en la recuperación y protección del Mar Menor, de manera coordinada con el resto de las administraciones con competencia para estas actuaciones. Y de esta forma minimizar las presiones de todas las actividades que se realizan en el Mar Menor.

IV

Este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Estos principios son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

En este sentido, este real decreto persigue un interés general dirigido a la protección y recuperación de un espacio natural de indudable interés. El interés perseguido coincide con lo dispuesto en la Ley 19/2022, de 30 de septiembre, para el reconocimiento de personalidad jurídica de la laguna del Mar Menor y su cuenca. Este real decreto responde a la obligación que se impone a las administraciones públicas de restringir aquellas actividades que puedan dañar a este ecosistema.

Con arreglo al principio de proporcionalidad, la norma aprobada se limita a contener la regulación imprescindible para atender a las necesidades de protección del Mar Menor y respetar la libertad de la navegación, que se hace compatible con la protección del medio ambiente marino.

La norma es respetuosa con el ordenamiento jurídico nacional e internacional, de tal forma que las atribuciones que se establecen son coherentes con las competencias que corresponden a la Dirección General de la Marina Mercante y a la Capitanía Marítima de Cartagena, de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Las limitaciones y prohibiciones que se establecen son coherentes con el conjunto de la normativa en materia de marina mercante y se ha pretendido que queden redactadas de manera clara, de modo que sean fácilmente comprensibles por sus destinatarios. A tal fin, este real decreto se ha redactado y estructurado siguiendo principios de comunicación jurídica clara.

La transparencia de la norma ha sido un principio rector de la tramitación del real decreto, en la cual se ha favorecido la participación de los potenciales destinatarios de la norma, así como de la Región de Murcia. Asimismo, se trata de justificar el fundamento de cada una de las medidas adoptadas.

De acuerdo con el principio de eficiencia, se evitan cargas administrativas innecesarias y las medidas adoptadas se dirigen claramente a la protección medioambiental del Mar Menor, como exigen los fines del real decreto.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, este real decreto se dicta de acuerdo con la competencia exclusiva que ostenta el Estado en materia de marina mercante y abanderamiento de buques.

En el procedimiento de elaboración de este real decreto se han cumplido los trámites establecidos en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre la potestad reglamentaria. La norma ha cumplido los trámites de consulta pública previa, de audiencia y de información pública del sector afectado. Se ha sometido a consulta de la comunidad autónoma afectada, que es la Región de Murcia, y se recabó informe del entonces Ministerio de Política Territorial relativo a la distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas, así como de otros ministerios que pudieran verse afectados por la materia.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de enero de 2024,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene por objeto establecer las condiciones y limitaciones que deben cumplir los buques y embarcaciones, tanto de bandera española como extranjera, para la navegación marítima en el Mar Menor, con la finalidad de contribuir a su protección y recuperación.

2. Se exceptúan del ámbito de aplicación de este real decreto a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, los afectos a la defensa o la seguridad nacional, así como los destinados al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 2. *Competencias.*

La supervisión de las medidas contenidas en este real decreto y la adopción de las medidas necesarias para su eficacia corresponden al Director General de la Marina Mercante y al Capitán Marítimo de Cartagena, en atención a la distribución de competencias que establece la normativa vigente.

Artículo 3. *Limitación general de emisiones para buques y embarcaciones y obligación de matriculación y vigencia de la documentación técnica de las embarcaciones.*

1. Los buques y las embarcaciones que naveguen por el Mar Menor y que dispongan de motores con una potencia de salida superior a 130 kW, en cuanto a emisiones de óxidos de nitrógeno, cumplirán con lo establecido en la Regla 13 del anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL), dentro de su ámbito de aplicación.

2. Todas las embarcaciones que naveguen por el Mar Menor, cuya eslora sea superior a 2,5 metros, deberán estar legalmente inscritas o matriculadas y tener al día la documentación técnica expedida por las Capitanías Marítimas o por la Administración marítima de su bandera. Esta documentación será la vigente en el momento de matriculación o inscripción de la embarcación, incluidas las modificaciones que la normativa establezca. Asimismo, las embarcaciones se sujetarán a las inspecciones periódicas que les corresponda.

Las embarcaciones con permiso temporal de navegación, las embarcaciones históricas y tradicionales, los artefactos flotantes o de playa y las embarcaciones de regatas destinadas exclusivamente a la competición cumplirán con su regulación específica y contarán con la documentación que la normativa les exige para acreditar su derecho a navegar en los espacios marítimos españoles.

Artículo 4. *Limitaciones específicas a las emisiones de las embarcaciones de recreo o deportivas y las motos náuticas.*

1. Las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, cualquiera que sea su uso privado o comercial, construidas a partir del 1 de enero de 2006, cumplirán, en cuanto a las emisiones de escape y sonoras de sus motores, con lo establecido en la normativa relativa a los requisitos técnicos y de comercialización aplicables a las embarcaciones de recreo y a las motos náuticas, así como a sus componentes. Estas previsiones se aplicarán en función de su fecha de construcción o comercialización en la Unión Europea, teniendo en cuenta las disposiciones transitorias que se prevén en esa normativa.

2. Se promoverán medidas que favorezcan la navegación de las embarcaciones de recreo con motores cuyo combustible sea gas licuado del petróleo (GLP), gas natural licuado (GNL) o hidrógeno, que cumplan con la normativa de la Dirección General Marina Mercante, en función de las directivas de la Unión Europea y la legislación nacional que los regule.

Artículo 5. *Prohibición de descargas procedente de embarcaciones al Mar Menor.*

1. Queda totalmente prohibida la descarga de todos los desechos de buques o embarcaciones a las aguas del Mar Menor. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.i) del Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques, los desechos de buques comprenden los desechos generados por buques, los residuos de carga y los desechos pescados de manera no intencionada.

Lo indicado en el párrafo anterior no se aplicará a la descarga de desechos cuando sea necesaria para garantizar la seguridad del buque o la embarcación y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar.

2. No se permite la descarga de aguas tratadas procedentes de la utilización de una instalación de tratamiento de aguas sucias en el Mar Menor.

3. Todo buque o embarcación dotada de aseos deberá estar provista de depósitos de retención o instalaciones que puedan contener depósitos, destinados a retener las aguas sucias generadas durante su permanencia en el Mar Menor, y con capacidad suficiente para el número de personas a bordo. El cumplimiento de esta obligación se exigirá con arreglo a las siguientes disposiciones o las que las sustituyan:

a) La Regla 9 del anexo IV del Convenio MARPOL, dentro de su ámbito de aplicación.

b) El Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

c) El Real Decreto 804/2014, de 19 de septiembre, por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros.

d) El Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo.

Se respetarán, asimismo, las instrucciones emanadas de la Administración marítima.

Artículo 6. *Limitación de las velocidades de navegación.*

La velocidad de navegación de los buques y las embarcaciones a motor en el Mar Menor será:

a) En las zonas con profundidades inferiores a 4 metros, no se superarán los 5 nudos.

b) En los pasillos de salida de los buques y las embarcaciones, en las zonas de fondeo y en los puertos, no se superarán los 3 nudos.

c) En el resto no se superarán los 20 nudos, salvo en los polígonos de velocidad autorizados, en su caso.

d) Lo dispuesto en las letras a) a c) anteriores queda supeditado a lo establecido respecto de la velocidad de seguridad recogida en la regla 6 del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

Artículo 7. *Limitaciones y prohibiciones de fondeo.*

1. Solo se permite el fondeo por tiempo prolongado o de temporada para buques y embarcaciones en el Mar Menor en los polígonos de fondeo debidamente autorizados y espacios permitidos de manera expresa de la franja litoral mediterránea de la Región de Murcia por el órgano autonómico competente.

2. El fondeo tradicional de buques y embarcaciones que habitualmente se produce en temporada estival, y que se efectúa en zonas próximas a la costa para disfrutar de una jornada de baño, descanso, o del entorno del Mar Menor, queda limitado a un máximo de 24 horas.

En cualquier caso, queda prohibido el fondeo en las siguientes zonas:

a) Las de especial protección de la biodiversidad marina, incluidas las praderas de fanerógamas marinas y sobre sustratos rocosos, así como zonas con presencia de nacras (*Pinna nobilis*).

b) Las de especial protección para las aves (ZEPA).

c) Las destinadas a uso de cultivos marinos notificadas y reflejadas en las correspondientes cartas náuticas.

d) Las delimitadas para su uso militar.

e) Aquellas que, de manera motivada, se acuerden por la Capitanía Marítima de Cartagena.

3. Se permitirá la instalación de fondeaderos ecológicos de visita en las zonas que se autoricen.

4. Queda prohibido el fondeo de cualquier tipo de estructura sumergida, para el amadrinamiento de buques y embarcaciones mediante cabo o cadena, fuera de los polígonos de fondeo autorizados y los espacios permitidos.

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que corresponde al Estado en materia de marina mercante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 30 de enero de 2024.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.