



Informe respecte a les al·legacions rebudes en el tràmit d'audiència i informació pública del Projecte de decret de modificació del Decret 21/2017, de 5 de maig, pel qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo

Antecedents

1. El 13 de gener de 2025, el conseller de la Mar i del Cicle de l'Aigua va dictar Resolució per la qual s'inicia el procediment d'elaboració del decret de modificació del Decret 21/2017, de 5 de maig, pel qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

2. El 10 de febrer de 2025, el conseller de la Mar i del Cicle de l'Aigua va dictar resolució per la qual es va sotmetre a informació pública el Projecte de decret pel qual es modifica el Decret 21/2017, de 5 de maig, pel qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, per un termini de 15 dies hàbils (BOIB, núm. 21, de 15 de febrer).

El Projecte de decret es va posar a disposició de les persones interessades a la seu de la Direcció General de Ports i Transport Marítim (c/ Gremi de Corredors, núm. 10, 3a planta, Polígon de Son Rossinyol, Palma) i a la pàgina web de Participació Ciutadana del Govern de les Illes Balears.

El termini per fer aportacions va ser des del dia 17 de febrer fins al 7 de març de 2025.

3. Una vegada finalitzat el tràmit d'audiència i informació pública, es procedeix a

C/ Gremi de Corredors, 10 3r
07009 Palma
Tel. 971 17 76 00
dgmaritim.caib.es





l'estudi i valoració de les al·legacions presentades, que s'exposen a continuació.

Al·legacions rebudes

1- Han presentat escrit en els tràmits d'audiència i informació pública els òrgans, entitats i ciutadans que s'indiquen a continuació:

- José Carlos Frau Greenfield
- Terral Experience SC
- ANPPER
- Asociación Patronal de Empresas de Actividades Marítimas de Baleares (APEAM)
- Asociación de Empresas de Chárter de las Islas Baleares (AECIB)
- Unión de Empresas Náuticas (UEN)
- Antonio Morell Sitjar
- Asociación Menorquina de Empresas Náuticas
- Asociación de Clubes Náuticos de Baleares
- Artemar Mediterránea SL
- Asociación Española de Grandes Yates
- Asociación PYMES de Actividades Náuticas Islas Baleares (APANIB)
- CAEB
- Associació Charter Nàutic Balears (ASNAUTICBALEARS)
- Salvem Sa Badia de Portmany
- Listaseptima SL
- Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa
- Conselleria de Turisme, Cultura i Esports
- Conselleria de Presidència i Administracions Públiques
- Conselleria de Famílies i Afers Socials

2. Els organismes següents han comunicat que no fan cap observació o al·legació:

- Conselleria d'Economia, Hisenda i Innovació
- Conselleria d'Educació i Universitats
- Conselleria de Salut

3. S'han rebut al·legacions fora de termini de les següents entitats o organismes:

- Direcció General de la Marina Mercant





Valoració de les al·legacions

1. José Carlos Frau Greenfield

Les al·legacions que es fan son les següents:

Hola buenas tardes
Mis alegaciones con las siguientes:

En el artículo 1.2 considero que se debería de mencionar de forma directa por el explotador o bien indirecta por agencias u Hoteles

En el artículo 2 d) falta la actividad e " Wave runner " autorizada por la CM de palma para hacer venta de tickets en Lista 6º

En el artículo 3.5 in fine considero que se debería de mencionar de forma directa por el explotador o bien indirecta por agencias de viaje o agencias on line u Hoteles

En el artículo 6.2 considero que se debería incluir ser una empresa naviera para el ejercicio de la actividad comercial

en el art 7 párrafo 2 : considero que se debería de mencionar de forma directa por el explotador o bien indirecta por agencias de viaje o agencias on line u Hoteles

En el artículo 9 b): considero que cada embarcación debería de tener un Botiquín tipo C registrado en el ISM antes de poder ejercer la actividad y además cada embarcación debería de tener un AIS, Rafio VHF con LSD, Balsa salvavidas además de todos los equipos obligatorios como embarcación de recreo destinada al chárter

En el artículo 9 c) 3. Para hacer esta actividad han de tener el permiso de la CM correspondiente o sino será un coladero total de ilegales.

En el artículo 11.1 considero que se ha de exponer el numero de la autorización en un cartel en la popa del barco de medidas 20cm x 10 cm para asi saber claramente quien es legal y quien es il·legal

En el artículo 11.2 b) se debería de poner el n MMSI

En el art 12 considero que se debería mencionar que es tanto para el explotador como las agencias u hoteles que los comercialicen

En el art 14 considero que deberían ser certificados por entidad col·laboradora.





RESPOSTA

Respecte a les propostes cal dir el següent:

Respecte a què es faci constar expressament a l'article 1.2 «[...] por el explotador o bien indirecta por agencias u Hoteles», no es considera oportú perquè la definició que recull l'article és més extensa i afecta directament a l'explotador de l'embarcació, qui és el responsable final de l'activitat.

Respecte a la inclusió a l'article 2.3 de «[...] la actividad e " Wave runner " autorizada por la CM de palma para hacer venta de tickets en Lista 6º, no es considera oportú vist que la enumeració que recull l'article no es tancada i es pot ampliar a totes aquelles anàlogues a les enumerades. A més, el projecte de Decret no tan sols afecta a les illes de Mallorca i Menorca, competència de la Capitanía Marítima de Palma, sinó també que inclou a la resta d'illes que no es troben dins de la competència d'aquest Capitanía

Respecte a què es faci menció a l'article 3.5 de manera expressa a «[...] el explotador o bien indirecta por agencias de viaje o agencias on line u Hoteles», no cal més que reproduir la resposta que s'ha donat respecte a l'article 1.2.

Respecte a què sigui inclòs a l'article 6.2 l'obligatorietat de «[...] ser una empresa naviera para el ejercicio de la actividad comercial», l'article 10 del Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la Marina Mercant defineix a les empreses navilieres com:

Se entiende por empresario o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

Per tant, es considera que aquest concepte d'empresa naviliera, com a persona física o jurídica que es dedica a l'explotació de «buques mercantes» és diferent a l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo. No obstant això, en línia amb l'al·legació presentada, atès que es tracta d'una activitat econòmica, és necessària, i s'indicarà, la corresponent alta censal (model 036 AEAT).

Per tant, s'accepta parcialment aquesta al·legació.





Respecte a què es faci menció a l'article 7 paràgraf segon de manera expressa a «[...] el explotador o bien indirecta por agencias de viaje o agencias on line u Hoteles», no cal més que reproduir la resposta que s'ha donat respecte a l'article 1.2.

Respecta a afegir a l'article 9 b) «[...]que cada embarcación debería de tener un Botiquín tipo C registrado en el ISM antes de poder ejercer la actividad y además cada embarcación debería de tener un AIS, Rafio VHF con LSD, Balsa salvavidas además de todos los equipos obligatorios como embarcación de recreo destinada al chárter», es considera que aquest elements són de seguretat marítima i aquest text no és l'adient per incloure aquesta obligació, ni aquesta Conselleria la competent en temes de seguretat marítima.

Respecte a incloure a l'article 9 c) 3 que «Para hacer esta actividad han de tener (sic) el permiso de la CM correspondiente o sino será un coladero total de ilegales» es considera que aquest decret no és el text adient per incloure aquesta obligació, perquè és una competència estatal.

Però, sí que es considera adient exigir que la embarcació auxiliar disposi d'acreditació documental o porti un element indicatiu suficient de l'embarcació principal a la qual pertany.

Per tant, s'accepta parcialment l'al·legació.

Respecte a incloure a l'article 11.1 l'obligació de «[...] *exponer el numero de la autorización en un cartel en la popa del barco de medidas 20cm x 10 cm para asi saber claramente quien es legal y quien es il·legal*» es considera que, en tot cas no, seria aquest article el lloc oportú per incloure aquesta obligació. A més, per distingir les embarcacions i vaixells que duguin a terme l'activitat de lloguer està prevista l'obligació que recull l'article 9.b) i desenvolupada a l'annex 1 (enarborar la bandera numèrica del Codi Internacional de Senyals). I, a més, també existeix l'obligació d'exhibir el numero del Registre Balear de Lloguer d'Embarcacions i Vaixells d'Esbarjo en els contractes de lloguer de les embarcacions.

Respecte a incloure a l'article 11.2 b) «[...]el n MMSI», s'accepta l'al·legació atesa la utilitat d'aquest número per la identificació i seguiment de les embarcacions estrangeres.





Respecte a què es faci menció a l'article 12 de manera expressa «[...] el explotador como las agencias u hoteles que los comercialicen», no cal més que reproduir la resposta que s'ha donat respecte a l'article 1.2.

Finalment, respecte a què es faci menció a l'article 14, amb relació a la gestió de residus que hauria de ser «[...] certificados por entidad colaboradora». Aquest no és el text normatiu adequat on incloure l'obligació de certificar la correcta gestió, que s'ha de regir per la normativa sectorial d'aplicació.

2. Terral Experience SC

Les al·legacions que es fan son les següents:

Dada la incapacidad de los puertos existentes en la isla, y el derecho a fondear en zonas habilitadas por la ley marítima, la solución al problema pasaría por crear un punto público de servicio de embarque bien gestionado por la administración o mediante licitación a empresas privadas, pudiendo desarrollar la actividad económica, que está en demanda creciente y tanto servicio da a la isla.

Una posibilidad es dar este servicio mediante embarcaciones con propulsión eléctrica, respetando 100% el medio ambiente, y pudiendo operar desde sitios muy eficientes para la navegación como puede ser el muelle de la sal, en ses salines (sic) o algún otro punto que se considere.

Resposta

Respecte a les al·legacions fetes per la societat cal dir que el decret s'elabora d'acord amb la realitat de totes les illes, no específicament d'una, i intenta donar una solució que es considera adequada per a totes les Illes Balears. Per tant, es considera adient la regulació que es proposa vista la situació de l'activitat i les característiques de cada una de les illes.

També cal dir que la proposta que fa la societat excedeix de les competències d'aquesta Direcció General i tracta matèries que no són l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, objecte d'aquest decret.

Per tant, no es poden acceptar.





3. ANPPER (Asociación Nacional de Patrones Profesionales de Embarcaciones de Recreo)

Les propostes i sol·licituds que es fan són les següents:

«1 Permitir la venta de plazas individuales en embarcaciones de Lista 6ª

Debe garantizarse el derecho de las embarcaciones de Lista 6ª a operar en igualdad de condiciones con otras actividades de recreo que ya pueden vender plazas individuales.

Eliminar la restricción arbitraria de la venta de plazas en excursiones marítimas, permitiendo que la regulación se base en criterios objetivos y no en intereses particulares.

2 Regular equitativamente el acceso a amarres y recursos públicos

Limitar el uso de un máximo de un amarre por empresa para evitar el acaparamiento de recursos por parte de grandes operadores turísticos.

Establecer un criterio justo y equitativo en la asignación de amarres, evitando ventajas desproporcionadas para ciertos sectores.

3 Impulsar un marco normativo claro y transparente

Clarificar en el decreto que las embarcaciones de Lista 6ª pueden ofrecer excursiones marítimas con venta de plazas, en cumplimiento con la regulación vigente.

Evitar interpretaciones restrictivas que perjudiquen la competitividad del sector y generen inseguridad jurídica.

4 Introducir incentivos para la sostenibilidad del sector náutico

Bonificaciones fiscales o reducciones de tasas para las empresas que incorporen embarcaciones con energías renovables o menos contaminantes.

Facilitar ayudas para la adaptación de la flota a estándares ambientales europeos, sin que estas medidas se conviertan en barreras de entrada para pequeñas empresas.

5 Crear una plataforma digital para la gestión de autorizaciones

Unificar trámites administrativos en una plataforma digital, permitiendo una gestión más ágil y evitando barreras burocráticas innecesarias.

Resposta

C/ Gremi de Corredors, 10 3r
07009 Palma
Tel. 971 17 76 00
dgmaritim.caib.es

7



Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce>
CSV: 5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce



Respecte a la primera al·legació, l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears es configura com una activitat on es lloga l'embarcació completa, amb o sense dotació.

Respecte a la primera sol·licitud « Permitir la realización de excursiones marítimas con modalidad de venta por plazas o tickets individuales a las embarcaciones matriculadas en lista sexta [...]”, cal fer menció a quina es la definició d'excursió marítima que dona la legislació estatal.

L'annex II del Reial decret 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de ports estableix una sèrie de definicions.

La numero 25 defineix les excursions marítimes com:

Aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros.

Per tant, vista la definició del que es considera lloguer d'embarcacions a les Illes Balears que es fa a l'article 1 del decret i vista la definició del Reial decret 2/2011, no es pot més que concloure que són activitats diferents i, per tant, les regulacions han de ser diferents.

A més, l'Advocacia de la Comunitat Autònoma va emetre, el 27 de juliol de 2023, informe jurídic sobre els dubtes interpretatius relacionats amb l'activitat d'arrendament nàutic i transport marítim, en què exposava:

[...] La actividad de arrendamiento de embarcaciones de la lista 6a que es objeto de consulta está regulada, en el ámbito autonómico, en el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, y es una actividad, como ya hemos dicho, distinta a la de transporte marítimo con finalidad turística o recreativa. La diferencia estriba en la oferta de ocio que, además del alquiler, se incluye en éstos últimos.

Así, el artículo 2 de la Ley de 11/2010, de 2 de noviembre, de transporte marítimo de las Islas Baleares establece que la misma se aplica, como hemos dicho antes, a la actividad de transporte marítimo de pasajeros, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones o buques registrados debidamente y a cambio de una remuneración, sea directa o indirecta, con independencia de la finalidad que tenga; en consecuencia, queda fuera de su ámbito el transporte con fines de esparcimiento que se haga sin contraprestación económica.





En consecuencia, la Ley 11/2010 de Transporte Marítimo sería de aplicación a todas aquellas embarcaciones y buques inscritos en la lista 2ª que transporten a más de 12 pasajeros con independencia de su eslora, y solo dicho tipo de embarcaciones o buques pueden realizar transporte marítimo.

No debe confundirse la ampliación efectuada en las habilitaciones anejas de las titulaciones para poder pilotar las embarcaciones de recreo que hemos analizado antes en este informe con una habilitación para realizar otra cosa que no sea ciertas actividades comerciales, como transportar hasta a 6 personas a distancias no superiores a 5 millas de la costa.

En todo caso, y como hemos expuesto, si lo que se realiza es el "alquiler por plazas" o la venta de tiques individuales, estaríamos fuera también de la actividad de arrendamiento náutico, que la Ley 14/2014 -estatal y básica- determina como el arrendamiento de un buque o embarcación: en caso distinto, como en el de la realización de excursiones marítimas mediante la venta de plazas individuales dentro de la embarcación, estaría tratándose de una actividad diferente que no está amparada por la declaración responsable del Decreto 21/2017.

Claramente lo determina el artículo 4 del Decreto citado, que hemos transcrito al inicio de este informe, y que establece que:

1. El alquiler de embarcaciones y buques de recreo puede hacerse sin dotación o con dotación.
2. En el alquiler sin dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria la embarcación o buque exclusivamente, sin que incluya, en modo alguno, actividad complementaria alguna de ocio, turística o recreativa, por lo que se le exige disponer de la titulación náutica suficiente para su gobierno, sin la cual se tendrá que abstener de formalizar el contrato.
3. En el alquiler con dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria, además de la embarcación o buque de recreo, la dotación, siendo en este caso la persona encargada del gobierno de la nave la que obviamente tendrá que disponer de la titulación prevista por la normativa vigente”.

I amb les següents conclusions:

«1ª Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico no pueden realizar otras actividades, no alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza.

2ª Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que no cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico tampoco pueden alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza





3ª Para que las embarcaciones o buques inscritos en otras listas puedan hacer excursiones marítimas mediante la venta de tiques deberán cumplir con los requisitos exigidos para la realización del transporte marítimo turístico que hemos expuesto en este informe.

4ª No es posible realizar tantos contratos individuales de arrendamiento como personas a bordo de la embarcación, porque el objeto del arriendo es la embarcación o buque en sí.

Per tant, no es pot acceptar l'al·legació feta per l'Associació.

Respecte a la segona al·legació, no és objecte de la norma, i la gestió dels amarraments, de gestió directa o indirecta, no és una competència de la Direcció General de Ports i Transport Marítim, sinó que és competència tant de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, com de l'Estat.

Respecte a la tercer al·legació (*Impulsar un marco normativo claro y transparente*), cal dir que el marc normatiu és suficientment clar, i amb el present decret es defineix amb més claredat quina és l'activitat de lloguer d'embarcacions d'esbarjo.

Tal i com es recull en la resposta a la primera al·legació, l'activitat de "excursiones maritimas con venta de plazas" ´ és una activitat diferent del lloguer d'embarcacions d'esbarjo i, per tant, la seva regulació no és objecte del present decret.

Respecte a la quarta al·legació, l'article 48 bis de la Llei 11/1998, de 14 de desembre, sobre el règim específic de taxes de la comunitat autònoma de les Illes Balears, ja preveu una bonificació per a les embarcacions sostenibles o que facin servir energies renovables.

Respecte a l'establiment d'ajudes per adaptar la flota dedicada a l'activitat a les normatives medi ambientals, aquest no és el text normatiu adient per establir aquestes ajudes.

Finalment, respecte a la cinquena al·legació, no és aquest el text normatiu adient per establir la creació d'una plataforma única per a la gestió de la totalitat de permisos per dur a terme aquesta activitat.

Per tant, no s'accepten les al·legacions fetes per l'Associació.

4. Asociación Patronal de Empresas de Actividades Marítimas de Baleares (APEAM)





Les propostes que es fan són les següents:

Primera - Tambien es importante, y debe valorarse positivamente, la regulación realizada referente a que las embarcaciones deban enarbolar, en lugar visible, una bandera con su correspondiente código internacional de señales marítimas.

No obstante, en este caso, desde la Asociación se entiende que esta medida será insuficiente, debiendo incidirse en la propuesta formulada ya en su día, consistente en la exhibición no de una bandera de difícil control, sino de una placa distintiva de la actividad, con su numeración y de acuerdo a un modelo "oficial".

SEGUNDA. — El uso del término "manera parcial" en el artículo 1.2, entendemos que puede generar confusión al merecer distintas interpretaciones, además de excluir, según se interprete, actividades perfectamente legítimas, como por ejemplo que una embarcación de chárter pueda alquilarse a un mismo grupo de personas pero que cada una de ellas pague su proporción, es decir, que la facturación pueda desglosarse a cada una de los clientes que satisfacen su parte. Por ello proponemos su eliminación, siendo suficiente con la expresión "ni mediante la venta de tiquets individuales, o su sustitución por la expresión "que deberá ser realizada en unidad de contrato y donde deberá constar un solo patrón".

TERCERA.- Igualmente produce confusión el último punto del artículo 3º "in fine", ya que debe poder comercializarse por plazas, por lo que sugerimos su supresión o cambio según lo expuesto en la alegación SEGUNDA.

CUARTA.- En cuanto al artículo 7 del Decreto, al hacer referencia de las actividades de difusión, puede generar una disfunción en la verdadera intención de la norma, en la medida en que es de uso común en esta actividad que entre la compra definitiva de una embarcación con destino a chárter y la obtención de la definitiva obtención de la calificación de chárter pueden transcurrir más de seis meses, por lo que debería tenerse en cuenta (aunque ello no pueda reflejarse en la norma) la posibilidad de conceder una autorización provisional durante este trámite permitiendo que estas embarcaciones se publiciten y se exploten, cuando por todos es sabido que las embarcaciones de primer año son las más demandadas.

QUINTA.- En el punto c) del número 1 del artículo 9, contempla un supuesto que puede dar lugar al fraude de ley, permitiendo que se lleve a cabo la actividad en puntos de atraque pero no impidiendo que la embarcación principal con la que se lleva a cabo la actividad no cumpla con los requisitos de las letras a) o b) del propio artículo 9, punto 1. A los efectos de evitar esta práctica no deseada, se propone que la letra c) pase a formar parte del punto 3, que quedaría con el siguiente contenido:

3. En caso de embarcaciones o buques que por sus dimensiones no puedan amarrar en el puerto, el requisito relativo al lugar de embarque y desembarque lo pueden cumplir las embarcaciones auxiliares, de tal manera que las mismas deberán disponer de





autorización para el citado embarque y desembarque de personas, provisiones, combustibles y residuos en los lugares desde los cuales puede comenzar y acabar la autorización de arrendamiento.

Resposta

En referencia a la primera al·legació, es va tenir en compte l'opció que les embarcacions portassin un distintiu que les identifiqués com a autoritzades a dur a terme l'activitat de lloguer d'embarcacions d'esbarjo a les Illes Balears. No obstant, es va descartar aquesta opció per ser poc pràctica, perquè suposa dotar a la Administració d'uns mitjans materials i personals dedicats única i exclusivament a la creació d'aquests distintius i la seva distribució i suposa també una càrrega addicional per als interessats.

Per tant, es va optar per una solució més practica i fàcil tant per a l'Administració, com per als administrats i per als funcionaris i autoritats encarregades de dur a terme les activitats d'inspecció.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

En referencia a la segona al·legació, l'expressió feta servir no genera cap mena de dubte ni interpretació. Les embarcacions dedicades al lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears han de ser llogades senceres. No es poden lloguer per places, de manera parcial a diferents persones o grups de persones, ni mitjançant la venda de tiquets individuals.

L'embarcació o vaixell haurà de ser llogada de forma completa i mitjançant un únic contracte de lloguer i per un període determinat de temps.

Igualment es pot dir respecte de la tercera al·legació feta por la associació. No genera cap mena de interpretació o dubte l'expressió «*En cap cas no es permet la comercialització de places individuals o tiquets*», perquè l'activitat que es regula es el lloguer de l'embarcació completa, mitjançant un contracte de lloguer, no el lloguer parcial, ni la venda de tiquets o places individuals.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.





Respecte a la quarta al·legació, no es preveu ni es té la intenció d'atorgar permisos provisionals ni fer excepcions perquè les embarcacions que encara estan en construcció (i de les quals, per tant, no es pot presentar declaració responsable perquè no compleixen el requisits per exercir l'activitat) es puguin anunciar. El sistema que disposa la normativa per l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo és el de declaració responsable i no el de autorització, encara que sigui provisional.

D'altra banda, permetre la publicitat sense complir els requisits limitaria les funcions inspectores.

Finalment, respecte al darrer punt, l'article 9.3 implica que per les embarcacions que per les seves dimensions no poden accedir a un port o lloc habilitat per l'embarcament i desembarcament, la embarcació auxiliar amb la qual es realitzi l'embarcament o desembarcament haurà de tenir les autoritzacions i permisos oportuns per aquesta activitat.

No obstant, encara que la redacció proposada per l'Associació no la trobam adequada, sí que s'accepta modificar l'article per aclarir que aquestes embarcacions auxiliars hauran de disposar dels permisos o autoritzacions igual que hauria de disposar l'embarcació principal i han de disposar d'acreditació documental o porti un element indicatiu suficient de l'embarcació principal a la qual pertany.

Per tant, s'accepta parcialment aquesta al·legació.

5 CAEB

Les aportacions que fa l'associació són les següents:

PRIMERA.-

Capítulo I Disposiciones generales En el Artículo 1, punto 2.

Redacción del borrador:

2. Las embarcaciones o barcos de recreo no se pueden alquilar con fines deportivos o recreativos de forma parcial, ni mediante la venta de tickets individuales.

Propuesta de modificación:





2. Las embarcaciones o barcos de recreo deberán ser arrendados en una unidad de contrato, evitando así la venta de tickets individuales, el arrendatario o su representante deberá hacer uso del servicio contratado.

Motivado por:

Desde la experiencia de los profesionales que trabajamos en el sector del chárter, queremos modificar la frase para evitar confusión, al decir "forma parcial" se hace referencia a rasgos generales, pudiéndose atribuir a pagos fraccionados (ya sea como reserva y resto de pago, o por una fracción de pago dentro de una misma unidad de contrato). También hemos aportado una frase que hace referencia al arrendatario o representante, para dejar constancia la casuística existente de muchas empresas dedicadas a la venta de tickets para embarcaciones de lista 6a, a pesar de que la empresa de chárter haga un único contrato, de esta manera evitaremos contratos únicos a empresas dedicadas a la venta de tickets, y ellos realicen esa actividad. Es más si quieren seguir realizando esa actividad, deberán organizar un grupo, seleccionar un representante y venir como grupo disfrutando el servicio contratado como contrato único, no como personas desconocidas vendiendo tickets de manera individual como está ocurriendo hasta ahora, una venta de tickets en cubierta.

SEGUNDA.-

Artículo 2 Excepciones

Redacción del borrador:

Quedan exceptuados de la aplicación de este Decreto los siguientes supuestos:

- a) El alquiler de embarcaciones de eslora no superior a 2,50 metros.
- b) El alquiler de embarcaciones y botes auxiliares de embarcaciones y barcos de recreo, que se hayan arrendado conjuntamente con la nave principal.
- c) El alquiler de motos náuticas y artefactos flotantes, que debe regirse por su normativa específica.
- d) Las actividades con embarcaciones o barcos de recreo cuya finalidad principal sea el esquí acuático, flota- dor o paracaídas remolcado por embarcación, patines, mesas deslizadoras, motos acuáticas, flyboardo análo-gas.
- e) Las actividades de buceo y apnea llevadas a cabo por empresas especializadas.
- f) La pesca marítima recreativa chárter, que se regula en el Decreto 45/2024, de 18 de octubre, por el que se fijan los principios generales de la pesca marítima recreativa chárter en las aguas interiores de las Illes Balears, salvo lo dispuesto en el artículo 3 de este Decreto.

Añadir:

g) Escuelas náuticas recreativas autorizadas por Consellería y despachada por Capitanía.

Motivado por: Las escuelas náuticas recreativas dedicadas a la formación de titulaciones recreativas no disponen de otro método, al igual que las actividades de buceo. Además





concretamos las autorizadas por conselleria y despachadas por Capitanía para impedir que otras escuelas de bandera extranjera aprovechen la excepción para la venta de tickets encubierta, ya que las escuelas náuticas españolas enviamos un informe de los alumnos a bordo en esa salida, y estamos supervisados por AIS en Baleares.

TERCERA.-

Capítulo II Procedimiento

Artículo 6 Habilitación para el ejercicio de la actividad

Apartado 2.

Redacción del borrador:

2. Para el ejercicio de la actividad se debe disponer de las autorizaciones preceptivas para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimoterrestre, dentro del ámbito territorial de las Illes Balears, donde debe llevarse a cabo la actividad.

Propuesta: Proponemos la exigencia de aportar dicha autorización a la declaración responsable como documento obligatorio adicional.

Motivado por: Una mejor manera de garantizar un buen control de cada empresa y embarcación de chárter en los puertos. Cada club/marina deberá hacer el control correspondiente y consecuentemente podrá aportar la autorización, por otro lado la Consellería podrá verificar dicho trámite exigiendo la autorización en la declaración responsable de chárter.

CUARTA.-

Artículo 9 Requisitos y documentación necesaria para el ejercicio de la actividad apartado a), apartado c) punto 3 y apartado d)

Redacción del borrador apartado a):

a)Relativa a la persona titular de la actividad:

- Si es persona física española, documento nacional de identidad vigente, y si es persona física extranjera, NIE y pasaporte.*
- Si es una persona jurídica o un establecimiento sin personalidad, documento de constitución inscrito en el registro oficial que corresponda, en el que debe figurar como objeto de la entidad la actividad de alquiler de embarcaciones y barcos de recreo.*
- En el caso de una persona física o jurídica con domicilio fuera del Estado español, identificación de un re-presentante o consignatario con domicilio en el Estado español a efectos de notificaciones.*
- Tarjeta de identificación fiscal y justificante del alta del impuesto de actividades económicas, en su caso, en el epígrafe correspondiente a la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, en vigor ya nombre de la persona titular de la actividad.*





Añadir un párrafo adicional:

- Titulación profesional o certificado de profesionalidad. Será una persona con formación técnico-nautica dirigida a hacer posible la realización de las operaciones de chárter asociadas al tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, sostenibilidad, continuidad y no discriminación, además de capacidad de reacción inmediata ante accidentes e incidentes durante la actividad y comunicación directa con los servicios de los puertos, emergencias, capitanías marítimas y otras administraciones marítimas o medioambientales

Motivado por: Debemos saber diferenciar las necesidades de cada País/CCAA, en la comunidad autónoma de las Islas Baleares, tenemos un gran problema seguridad a la hora de navegar los meses de temporada alta, debido a la deficiente de formación recreativa y la masificación del medio, tenemos que velar sostenibilidad medio-ambiental con buenas instrucciones clara y precisas, entre otras.. lo cual navegar en baleares en temporada alta se dificulta mucho mas que en cualquier otra comunidad autónoma o país, lo cual las empresas que se dedican a la actividad de alquiler de embarcaciones de recreo debe estar suficientemente preparada para no incrementar el caos ya existente, por lo que es una medida urgente para que el charter vuelva a ser respetado.

Actualmente se señala de manera errónea que todos los problemas son debidos a una eslora determinada (embarcaciones sin licencia), pero las empresas profesionales de charter, acreditamos que la problemática no reside en las embarcaciones, residen en las personas encargadas en gestionar dichas empresas, ya sea las personas encargadas de entregar de las embarcaciones de charter, o el propio autónomo / empresa que no tiene los conocimientos suficientes para ejercer la actividad, aclarando que es un caso que no reside en la eslora del barco.

Hasta ahora únicamente se exige que la personas este dada de alta en el epígrafe correspondiente para el arrendamiento de embarcaciones, pero una necesidad de urgencia si se pretende mejorar la imagen del charter en baleares, para poder alquilar embarcaciones se debe acreditar conocer el medio al que vas a ejercer la actividad, de esa manera podrás garantizar un trabajo profesional, dando las indicaciones correspondientes a tus clientes, como una buena praxis del uso de las embarcaciones, asesoramiento legislativo a respetar, sabrá valorar un parte meteorológico, aumentará la seguridad abordó, además de conocer la estabilidad de la embarcación algo imprescindible, un sin fin de trabajos previos necesarios que solo un buen profesional puede garantizar para que el cliente pueda salir y volver al puerto sin ocasionar repercusiones negativas a los puertos y a las afueras del mismo.

Redacción del borrador apartado c) punto 3:

3. En caso de embarcaciones y buques que por sus dimensiones no puedan amarrar en el puerto, el requisito relativo al lugar de embarque y desembarco podrán cumplirlo por las embarcaciones auxiliares.

Propuesta de modificación:





3. En caso de embarcaciones y buques que por sus dimensiones no puedan amarrar en el puerto, el requisito relativo al lugar de embarque y desembarco podrán cumplirlo por las embarcaciones auxiliares, cumpliendo la regulación del apartado 1.

Redacción del borrador apartado d) ultimo párrafo: Registro de los pasajeros y tripulación que embarcan y desembarcan durante el contrato de arrendamiento, identificados con el nombre, DNI, NIE o pasaporte, nacionalidad y domicilio.

Propuesta de modificación:

En caso de pernoctación, el registro de los pasajeros y tripulación que embarcan y desembarcan durante el contrato de arrendamiento, identificados con el nombre, DNI, NIE o pasaporte, nacionalidad y domicilio.

Motivado por: Entendemos que la medida regulará las personas que van a bordo para evitar problemáticas con Aduanas, y control de traslados de personas, pero consideramos que en el caso de day charter es una medida que no resulta eficiente, ya que en muchas ocasiones son medios días, o un alquiler diurno, dificultaría mucho la gestión propia de la empresa para realizar correctamente los contratos respetando esta regla.

QUINTA.-

Propuesta de añadir la siguiente redacción:

Prohibición de alquiler de embarcaciones y buques por Tickets

Que de forma expresa se prohíba la actividad de alquiler de embarcaciones y buques mediante la venta por TICKETS, distinguiendo claramente el arrendamiento náutico de los artículos 307 y siguientes de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima del contrato de pasaje, de los artículos 287 y siguientes del mismo texto legal.

Este supuesto no contempla cuando la finalidad es el arrendamiento náutico pero el lugar de arrendar una embarcación por completo se arriendan espacios de dicha embarcación mediante contratos de arrendamiento náutico distintos por cada uno de los pasajeros que han alquilado la plaza o el espacio de la embarcación. Consideramos que este supuesto, con cada vez más protagonismo, debe regularse en la futura norma.

Propuesta de texto:

Se faculta el arrendamiento parcial de embarcaciones o buques de recreo con dotación, siempre que dicho arrendamiento no sea calificado como excursión marítima ni se configure como un contrato de pasaje. A tal efecto, se considerará arrendamiento parcial aquel en el que se alquilen plazas individuales con la misma finalidad que el arrendamiento náutico y siempre y cuando ello no implique la prestación de servicios vinculados a excursiones marítimas o al transporte de pasajeros.





En virtud de lo anterior,

SE SOLICITA: que se tenga por presentado en tiempo y forma el presente escrito de alegaciones, con las observaciones, comentarios y propuestas que el mismo se formulan y sean tenidas en cuenta en la revisión del "Proyecto de decreto de modificación del decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y barcos de recreo".

Resposta

Respecte a la proposta de modificació de l'article 1.2, pot crear incertitud a l'hora de la seva interpretació i aplicació.

Si es pretén evitar que societats dedicades a la venda de tiquets lloguin l'embarcació i després facin venda de tiquets individuals, des del moment que embarqui un representant de la societat estariem complint amb el que disposa la proposta feta. Cal remarcar que amb aquesta norma i amb la redacció que es dona, qui arrendi l'embarcació, sigui propietari-explotador o només explotador no pot vendre tiquets individuals en la seva comercialització.

Per tant, no es s'accepta aquesta proposta

Respecte a la proposta de modificació de l'article 2, relatiu a afegir un punt nou per incloure a les escoles nàutiques d'esbarjo, es considera oportú afegir aquest punt. Tan sols que es considera millor incloure a totes les escoles nàutiques d'esbarjo que contin amb autorització de qualsevol organisme.

Respecte a la proposta de modificació de l'article 6.2, per exigir que amb la declaració responsable s'aporti la documentació justificativa de l'autorització d'amarrament i d'embarcament i desembarcament aquesta exigència no es possible per dos motius:

- No és factible exigir aquesta documentació a un any vista perquè els empresaris o les societats encara no han contractat els serveis i desconeixen on sol·licitaran embarcar i desembarcar els clients.
- El sistema establert a aquest decret es el de presentació de declaracions responsables per a l'exercici de l'activitat. Des del moment que existeix





l'obligació de presentar altra documentació es desvirtua el sistema de declaració responsable i es converteix en el sistema de autorització.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació de l'article 9 per obligar a què els professionals o les societats, per poder exercir l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears, disposin de professionals amb formació tècnica nàutica, es considera que aquesta obligació suposaria un increment dels costos de l'activitat que perjudicaria o impossibilitaria l'exercici de l'activitat als autònoms o a les petites empreses, que no podrien assumir aquesta obligació.

Per tant, aquesta obligació podria suposar anar en contra del dret a la lliure competència d'autònoms i empreses i afavorir les empreses i societats amb major capital enfront dels autònoms i les petites empreses del sector.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació de l'article 9.3, apartat c), es pot reproduir la resposta donada a altres associacions que han fet al·legacions en el mateix sentit:

Respecte al darrer punt, referent a la redacció de l'article 9.3, aquest es refereix a que si per les dimensions de l'embarcació l'embarcament i desembarcament es podrà fer amb les embarcacions auxiliars, no eximeix en cap moment de que aquesta embarcació auxiliar disposi dels permisos oportuns per aquesta activitat.

No obstant, encara que la redacció proposada per l'associació no es troba adequada, si que s'accepta modificar l'article per aclarir que aquestes embarcacions auxiliars hauran de disposar dels permisos o autoritzacions igual que hauria de disposar l'embarcació principal i han de disposar d'acreditació documental o porti un element indicatiu suficient de l'embarcació principal a la qual pertany.

Per tant, s'accepta parcialment aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació del darrer punt de l'apartat d) de l'article 9.3 perquè tan sols es demani la informació que s'hi requereix en el cas que hagi lloguer amb pernoctació, no es considera oportuna aquesta modificació.

Aquesta informació es demana per seguretat (tenir controlat en tot moment quantes persones hi ha a l'embarcació o vaixell, com per exemple en casos





d'accidents en què sigui necessari portar a lloc segur els ocupants de l'embarcació), com per comprovar els possibles fraus de llei que es puguin donar amb una venda de tiquets encoberta amb un contracte de lloguer.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Finalment, respecte a la proposta d'inclusió en la redacció del projecte de decret d'un paràgraf en els termes següents:

Se faculta el arrendamiento parcial de embarcaciones o buques de recreo con dotación, siempre que dicho arrendamiento no sea calificado como excursión marítima ni se configure como un contrato de pasaje. A tal efecto, se considerará arrendamiento parcial aquel en el que se alquilen plazas individuales con la misma finalidad que el arrendamiento náutico y siempre y cuando ello no implique la prestación de servicios vinculados a excursiones marítimas o al transporte de pasajero.

No es pot acceptar el lloguer parcial d'acord amb les conclusions de l'informe jurídic de l'Advocació de la Comunitat Autònoma, de dia 27 de juliol de 2023, sobre els dubtes interpretatius relacionats amb l'activitat d'arrendament nàutic i transport marítim, que exposa:

La actividad de arrendamiento de embarcaciones de la lista 6a que es objeto de consulta está regulada, en el ámbito autonómico, en el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, y es una actividad, como ya hemos dicho, distinta a la de transporte marítimo con finalidad turística o recreativa. La diferencia estriba en la oferta de ocio que, además del alquiler, se incluye en éstos últimos.

Así, el artículo 2 de la Ley de 11/2010, de 2 de noviembre, de transporte marítimo de las Islas Baleares establece que la misma se aplica, como hemos dicho antes, a la actividad de transporte marítimo de pasajeros, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones o buques registrados debidamente y a cambio de una remuneración, sea directa o indirecta, con independencia de la finalidad que tenga; en consecuencia, queda fuera de su ámbito el transporte con fines de esparcimiento que se haga sin contraprestación económica.

En consecuencia, la Ley 11/2010 de Transporte Marítimo sería de aplicación a todas aquellas embarcaciones y buques inscritos en la lista 2ª que transporten a más de 12 pasajeros con independencia de su eslora, y solo dicho tipo de embarcaciones o buques pueden realizar transporte marítimo.

No debe confundirse la ampliación efectuada en las habilitaciones anejas de las titulaciones para poder pilotar las embarcaciones de recreo que hemos analizado antes en este informe con una habilitación para realizar otra cosa que no sea ciertas





actividades comerciales, como transportas hasta a 6 personas a distancias no superiores a 5 millas de la costa.

En todo caso, y como hemos expuesto, si lo que se realiza es el "alquiler por plazas" o la venta de tiques individuales, estaríamos fuera también de la actividad de arrendamiento náutico, que la Ley 14/2014 -estatal y básica- determina como el arrendamiento de un buque o embarcación: en caso distinto, como en el de la realización de excursiones marítimas mediante la venta de plazas individuales dentro de la embarcación, estaría tratándose de una actividad diferente que no está amparada por la declaración responsable del Decreto 21/2017.

Claramente lo determina el artículo 4 del Decreto citado, que hemos transcrito al inicio de este informe, y que establece que:

1. El alquiler de embarcaciones y buques de recreo puede hacerse sin dotación o con dotación.
2. En el alquiler sin dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria la embarcación o buque exclusivamente, sin que incluya, en modo alguno, actividad complementaria alguna de ocio, turística o recreativa, por lo que se le exige disponer de la titulación náutica suficiente para su gobierno, sin la cual se tendrá que abstener de formalizar el contrato.
3. En el alquiler con dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria, además de la embarcación o buque de recreo, la dotación, siendo en este caso la persona encargada del gobierno de la nave la que obviamente tendrá que disponer de la titulación prevista por la normativa vigente.

I amb les conclusions següents:

1ª Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico no pueden realizar otras actividades, no alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza.

2ª Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que no cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico tampoco pueden alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza

3ª Para que las embarcaciones o buques inscritos en otras listas puedan hacer excursiones marítimas mediante la venta de tiques deberán cumplir con los requisitos exigidos para la realización del transporte marítimo turístico que hemos expuesto en este informe.

4ª No es posible realizar tantos contratos individuales de arrendamiento como personas a bordo de la embarcación, porque el objeto del arriendo es la embarcación o buque en sí.





Per tant, no es pot acceptar l'al·legació feta per l'associació.

6. Asociación de Empresas de Chárter de las Islas Baleares (AECIB)

Les observacions que es fan son les següents:

Tras un análisis detallado del contenido, se presentan las siguientes observaciones:

Capítulo I
Disposiciones generales

En el Artículo 1, punto 2.

Redacción del borrador:

2. Las embarcaciones o barcos de recreo no se pueden alquilar con fines deportivos o recreativos de forma parcial, ni mediante la venta de tickets individuales.

Propuesta de modificación:

2. Las embarcaciones o barcos de recreo deberán ser arrendados en una unidad de contrato, evitando así la venta de tickets individuales, el arrendatario o su representante deberá hacer uso del servicio contratado.

Motivado por:

Desde la experiencia de los profesionales que trabajamos en el sector del chárter, queremos modificar la frase para evitar confusión, al decir "forma parcial" se hace referencia a rasgos generales, pudiéndose atribuir a pagos fraccionados (ya sea como reserva y resto de pago, o por una fracción de pago dentro de una misma unidad de contrato).

También hemos aportado una frase que hace referencia al arrendatario o representante, para dejar constancia la casuística existente de muchas empresas dedicadas a la venta de tickets para embarcaciones de lista 6a, a pesar de que la empresa de chárter haga un único contrato, de esta manera evitaremos contratos únicos a empresas dedicadas a la venta de tickets, y ellos realicen esa actividad. Es más si quieren seguir realizando esa actividad, deberán organizar un grupo, seleccionar un representante y venir como grupo disfrutando el servicio contratado como contrato único, no como personas desconocidas vendiendo tickets de manera individual como está ocurriendo hasta ahora, una venta de tickets en cubierta.

Artículo 2 Excepciones

22





Redacción del borrador:

Quedan exceptuados de la aplicación de este Decreto los siguientes supuestos:

- a) El alquiler de embarcaciones de eslora no superior a 2,50 metros.
- b) El alquiler de embarcaciones y botes auxiliares de embarcaciones y barcos de recreo, que se hayan arrendado conjuntamente con la nave principal.
- c) El alquiler de motos náuticas y artefactos flotantes, que debe regirse por su normativa específica.
- d) Las actividades con embarcaciones o barcos de recreo cuya finalidad principal sea el esquí acuático, flotador o paracaídas remolcado por embarcación, patines, mesas deslizadoras, motos acuáticas, flyboardo análogas.
- e) Las actividades de buceo y apnea llevadas a cabo por empresas especializadas.
- f) La pesca marítima recreativa chárter, que se regula en el Decreto 45/2024, de 18 de octubre, por el que se fijan los principios generales de la pesca marítima recreativa chárter en las aguas interiores de las Illes Balears, salvo lo dispuesto en el artículo 3 de este Decreto.

Añadir:

- g) Escuelas náuticas recreativas autorizadas por Consellería y despachada por Capitanía.

Motivado por:

Las escuelas náuticas recreativas dedicadas a la formación de titulaciones recreativas no disponen de otro método, al igual que las actividades de buceo. Además concretamos las autorizadas por conselleria y despachadas por Capitanía para impedir que otras escuelas de bandera extranjera aprovechen la excepción para la venta de tickets encubierta, ya que las escuelas náuticas españolas enviamos un informe de los alumnos a bordo en esa salida, y estamos supervisados por AIS en Baleares.

Artículo 3

Características de las embarcaciones y barcos de recreo apartados 1 y 2. (Bandera extranjera)

Exponemos: Gran parte de la problemática de regulación y control con las embarcaciones o buques de bandera extranjera reside en la propia bandera, sobre todo terceros países ubicados fuera de la UE. Solicitamos estudiar la posibilidad de embarcaciones de recreo que dispongan de bandera extranjera de terceros países, no puedan comercializar, deberán realizar el cambio a la bandera dentro del convenio de libre comercio por la UE, siempre reguladas por el mismo reglamento y exigencias que las listas 6a, en el caso de llevar tripulación el despacho correspondiente por Capitanía. De esa manera poder garantizar una nautica recreativa de charter regulada, controlada, y sostenible en nuestra comunidad autónoma.





Capítulo II Procedimiento

Artículo 6

Habilitación para el ejercicio de la actividad

Apartado 2.

Redacción del borrador:

2. Para el ejercicio de la actividad se debe disponer de las autorizaciones preceptivas para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimo-terrestre, dentro del ámbito territorial de las Illes Balears, donde debe llevarse a cabo la actividad.

Propuesta:

Proponemos la exigencia de aportar dicha autorización a la declaración responsable como documento obligatorio adicional.

Motivado por:

Una mejor manera de garantizar un buen control de cada empresa y embarcación de chárter en los puertos.

Cada club/marina deberá hacer el control correspondiente y consecuentemente podrá aportar la autorización, por otro lado la Consellería podrá verificar dicho trámite exigiendo la autorización en la declaración responsable de chárter.

Artículo 7

Actividades de difusión

Redacción del borrador:

No se pueden realizar actividades de difusión para arrendar u ofrecer para arrendar embarcaciones y barcos en relación con los cuales no se ha presentado la declaración responsable preceptiva.

Propuesta de modificación:

No se pueden realizar actividades de difusión para arrendar u ofrecer para arrendar embarcaciones y barcos en relación con los cuales no se ha presentado la declaración responsable

Añadir excepción:

En el caso de estar en proceso de adquisición de una embarcación, sí se podrán realizar actividades de difusión por la futura disponibilidad de la embarcación con una antelación máxima de 3 meses, siempre y cuando se pueda documentar el proceso de compra, cambio de titularidad o matriculación.





Motivado por:

Existe la casuística de muchas empresas de Charter realizan un pago a concepto de reserva para las compras de nuevas embarcaciones (se podría entregar dicho pago como justificante a la Conselleria adjunto a la declaración responsable de charter). De esa manera provisional podrán promocionar las novedades en su empresa, se conoce la tardanza de gestión en capitania , ese tramite puede durar meses. Se debe entender que las empresas de charter no pueden permitirse no promocionar dichas embarcaciones que obtendrán.

Artículo 9

Requisitos y documentación necesaria para el ejercicio de la actividad apartado a), apartado c) punto 3 y apartado d)

Redacción del borrador apartado a):

a)Relativa a la persona titular de la actividad:

- Si es persona física española, documento nacional de identidad vigente, y si es persona física extranjera, NIE y pasaporte.
- Si es una persona jurídica o un establecimiento sin personalidad, documento de constitución inscrito en el registro oficial que corresponda, en el que debe figurar como objeto de la entidad la actividad de alquiler de embarcaciones y barcos de recreo.
- En el caso de una persona física o jurídica con domicilio fuera del Estado español, identificación de un representante o consignatario con domicilio en el Estado español a efectos de notificaciones.
- Tarjeta de identificación fiscal y justificante del alta del impuesto de actividades económicas, en su caso, en el epígrafe correspondiente a la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, en vigor ya nombre de la persona titular de la actividad.

Añadir un párrafo adicional:

- Titulación profesional o certificado de profesionalidad. Será una persona con formación técniconautica dirigida a hacer posible la realización de las operaciones de chárter asociadas al tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, sostenibilidad, continuidad y no discriminación, además de capacidad de reacción inmediata ante accidentes e incidentes durante la actividad y comunicación directa con los servicios de los puertos, emergencias, capitánias marítimas y otras administraciones marítimas o medioambientales

Motivado por:

Debemos saber diferenciar las necesidades de cada Pais/CCAA, en la comunidad autónoma de las Islas Baleares, tenemos un gran problema seguridad a la hora de





navegar los meses de temporada alta, debido a la deficiente de formación recreativa y la masificación del medio, tenemos que velar sostenibilidad medioambiental con buenas instrucciones clara y precisas, entre otras.. lo cual navegar en baleares en temporada alta se dificulta mucho mas que en cualquier otra comunidad autónoma o país, lo cual las empresas que se dedican a la actividad de alquiler de embarcaciones de recreo debe estar suficientemente preparada para no incrementar el caos ya existente, por lo que es una medida urgente para que el charter vuelva a ser respetado.

Actualmente se señala de manera errónea que todos los problemas son debidos a una eslora determinada (embarcaciones sin licencia), pero las empresas profesionales de charter, acreditamos que la problemática no reside en las embarcaciones, residen en las personas encargadas en gestionar dichas empresas, ya sea las personas encargadas de entregar de las embarcaciones de charter, o el propio autónomo / empresa que no tiene los conocimientos suficientes para ejercer la actividad, aclarando que es un caso que no reside en la eslora del barco.

Hasta ahora únicamente se exige que la personas este dada de alta en el epígrafe correspondiente para el arrendamiento de embarcaciones, pero una necesidad de urgencia si se pretende mejorar la imagen del charter en baleares, para poder alquilar embarcaciones se debe acreditar conocer el medio al que vas a ejercer la actividad, de esa manera podrás garantizar un trabajo profesional, dando las indicaciones correspondientes a tus clientes, como una buena praxis del uso de las embarcaciones, asesoramiento legislativo a respetar, sabrá valorar un parte meteorológico, aumentará la seguridad abordado, además de conocer la estabilidad de la embarcacion algo imprescindible, un sin fin de trabajos previos necesarios que solo un buen profesional puede garantizar para que el cliente pueda salir y volver al puerto sin ocasionar repercusiones negativas a los puertos y a las afueras del mismo.

Redacción del borrador apartado c) punto 3:

3. En caso de embarcaciones y buques que por sus dimensiones no puedan amarrar en el puerto, el requisito relativo al lugar de embarque y desembarco podrán cumplirlo por las embarcaciones auxiliares.

Propuesta de modificación:

3. En caso de embarcaciones y buques que por sus dimensiones no puedan amarrar en el puerto, el requisito relativo al lugar de embarque y desembarco podrán cumplirlo por las embarcaciones auxiliares, cumpliendo la regulación del apartado 1.

Redacción del borrador apartado d) ultimo párrafo:

Registro de los pasajeros y tripulación que embarcan y desembarcan durante el contrato de arrendamiento, identificados con el nombre, DNI, NIE o pasaporte, nacionalidad y domicilio.





Propuesta de modificación:

En caso de pernoctación, el registro de los pasajeros y tripulación que embarcan y desembarcan durante el contrato de arrendamiento, identificados con el nombre, DNI, NIE o pasaporte, nacionalidad y domicilio.

Motivado por:

Entendemos que la medida regulará las personas que van a bordo para evitar problemáticas con Aduanas, y control de traslados de personas, pero consideramos que en el caso de day charter es una medida que no resulta eficiente, ya que en muchas ocasiones son medios días, o un alquiler diurno, dificultaría mucho la gestión propia de la empresa para realizar correctamente los contratos respetando esta regla.

ANEXO 1

Bandera para ejercer la actividad de alquiler de embarcaciones y barcos de recreo en las Islas Baleares Consideramos que es una medida necesaria para poder supervisar a las embarcaciones que ejercen el charter, sobretudo las de bandera extranjera, requiere una distinción visible que hasta ahora no existe. No obstante, nos gustaría aportar que sería más práctico que dicha bandera fuera una bandera única de Charter facilitada por la Conselleria con un el numero de registro de la embarcación inscrito en la misma.

Queremos añadir seria muy practico usar siempre el mismo número de registro.

Resposta

Respecte a la proposta de modificació de l'article 1.2, es dona per reproduïda la resposta que s'ha donat a la CAEB en l'al·legació feta en el mateix sentit. Hem de remarcar que amb la redacció que es dona a aquest article, l'arrendador de l'embarcació, ja sigui propietari explotador o només explotador, no pot vendre tiquets individuals.

Per tant, no es s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació de l'article 2, relativa a la inclusió d'un punt nou per incloure a les escoles nàutiques d'esbarjo, es considera oportú afegir aquest punt. Tan sols que es considera millor incloure a totes les escoles nàutiques d'esbarjo, que comptin amb autorització de qualsevol organisme.

Per tant, s'accepta parcialment aquesta proposta.





Respecte a la proposta feta en els punts 1 i 2 de l'article 3 relativa a les embarcacions de pavelló de tercers estats que no siguin membres de la Unió Europea, no es troba base legal per obligar a aquestes embarcacions a canviar el pavelló a un de comunitari per dur a terme l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears. És més, si aquestes embarcacions fossin de propietat de ciutadans o empreses radicades a la Unió Europea, es podria incomplir el principi de lliure prestació de serveis, que és un dels principis fonamentals dels Tractats de la Unió Europea.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació de l'article 6.2 per exigir que amb la declaració responsable s'aporti la documentació justificativa de l'autorització d'amarrament i d'embarcar i desembarcar, ens remetrem a la resposta feta a l'al·legació que ha presentat CAEB per aquest article i concloure que aquesta exigència no es possible per dos motius:

- No és factible exigir aquesta documentació a un any vista perquè els empresaris o les societats encara no han contractat els serveis i desconeixen on sol·licitaran embarcar i desembarcar els clients.
- El sistema establert a aquest decret es el de presentació de declaracions responsables per a l'exercici de l'activitat. Des del moment que existeix l'obligació de presentar altre documentació es desvirtua el sistema de declaració responsable i es converteix en el sistema de autorització.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació de l'article 7, no cal més que reproduir l'expressat anteriorment:

no es preveu ni es té la intenció d'atorgar permisos provisionals ni fer excepcions perquè les embarcacions que encara estan en construcció i de les quals, per tant, no es pot demanar declaració responsable perquè no compleixen el requisits per exercir l'activitat) es puguin anunciar. El sistema que disposa la normativa per l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo és el de declaració responsable i no el de autorització, encara que sigui provisional.





La redacció de l'article 7 contribueix a facilitar l'activitat de control i d'inspecció a més de ser una garantia per als usuaris.
Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació de l'article 9 ens remetem a la contestació feta a l'al·legació que ha presentat CAEB en aquest article.

Es considera que obligar a què els professionals o les societats, per poder exercir l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears, disposin de professionals amb formació tècnica-nàutica, suposaria un increment dels costos de l'activitat que perjudicaria o impossibilitaria l'exercici de l'activitat als autònoms o a les petites empreses, per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació de l'apartat c) de l'article 9.3, no cal més que reproduir la resposta feta a al·legacions d'altres associacions en el mateix sentit i acceptar modificar l'article per aclarir que aquestes embarcacions auxiliars hauran de disposar dels permisos o autoritzacions igual que hauria de disposar l'embarcació principal i han de disposar d'acreditació documental o porti un element indicatiu de l'embarcació principal a la qual pertany.

Per tant, s'accepta parcialment aquesta proposta.

Respecte a la proposta de modificació del darrer punt de l'apartat d) de l'article 9.3 perquè tan sols es demani la informació que s'hi requereix en el cas que hagi lloguer amb pernoctació, no es considera oportuna aquesta modificació.

Aquesta informació es demana per seguretat (tenir controlat en tot moment quantes persones hi ha a l'embarcació o vaixell, com per exemple en casos d'accidents en què sigui necessari portar a lloc segur als ocupants de l'embarcació), com per comprovar els possibles fraus de llei que es puguin donar amb una venda de tiquets encoberta amb un contracte de lloguer.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Finalment, respecte a la proposta de modificació de l'annex 1, i en consonància amb les al·legacions fetes per altres interessats, es considera que la manera d'identificar les embarcacions que duguin a terme l'activitat és la menys onerosa, tant per als interessats com per a l'Administració. A més, establir un únic número de registre per cada embarcació, administrativament, és de difícil aplicació, considerant la fluctuació d'embarcacions, societats, professionals i dades d'identificació de cadascuna de les embarcacions o vaixells.





Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

7. Unión de Empresas Náuticas (UEN)

Les propostes que fa l'associació són les següents:

1. Falta de seguridad jurídica y viabilidad operativa

El principio de seguridad jurídica, reconocido en el artículo 9.3 de la Constitución Española, exige que las normas sean claras y predecibles. Sin embargo, la propuesta de modificación genera incertidumbre en el sector, especialmente al introducir requisitos adicionales para la operativa de alquiler de embarcaciones sin definir adecuadamente su procedimiento de aplicación.

El artículo 6.2 del proyecto establece que "para el ejercicio de la actividad se ha de disponer de las autorizaciones preceptivas para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimo-terrestre". Sin embargo, no se detallan los plazos ni el procedimiento para la obtención de dichas autorizaciones, lo que pone en riesgo la viabilidad de la actividad de alquiler, especialmente para aquellas empresas que operan de manera estacional en Baleares desde otras comunidades autónomas.

2. Restricciones injustificadas a la libre competencia.

El artículo 6.5 establece que "el reconocimiento del derecho a ejercer la actividad en otra comunidad autónoma no habilita para llevar a cabo la actividad en las Islas Baleares". Este precepto impone barreras a las empresas que operan con puerto base en la Comunidad Valenciana y que tradicionalmente han ejercido su actividad en Baleares mediante la presentación de una declaración responsable y el pago de la tasa correspondiente.

Además, los requisitos del artículo 9.1.a), b) y c), así como los del artículo 11.c), imponen que solo podrán operar aquellas embarcaciones que cumplan al menos una de las siguientes condiciones:

- Disponer de amarre en un puerto de las Islas Baleares.
- Tener autorización para uso de boya o fondeo regulado.
- Contar con autorización específica para el embarque y desembarque de pasajeros y provisiones.

Esto implica que empresas con puerto base en la Comunidad Valenciana, que han operado en Baleares en temporadas anteriores sin problema, ahora deberán incurrir en gastos adicionales y asumir una carga administrativa que favorece a las instalaciones portuarias privadas con concesión. Esta medida podría ser contraria a la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia, al favorecer de forma injustificada a determinados operadores económicos.

30





3. Falta de medidas contra la competencia desleal.

Si bien el proyecto de modificación endurece las condiciones para las empresas legalmente establecidas, no establece un refuerzo en los mecanismos de control sobre operadores ilegales que continúan operando en Baleares sin cumplir la normativa.

Esto genera una situación de desigualdad que perjudica a las empresas que cumplen con sus obligaciones fiscales y administrativas.

4. Restricciones a la libre circulación.

El artículo 19 de la Constitución reconoce el derecho de los ciudadanos a circular libremente por el territorio nacional. Sin embargo, la redacción actual del proyecto podría generar restricciones indirectas a los usuarios de embarcaciones de alquiler procedentes de otras comunidades autónomas.

Según la interpretación de los artículos 6.2 y 6.5, una embarcación alquilada en la Comunidad Valenciana que no disponga de amarre o fondeo en Baleares podría ver limitada su operatividad, lo que supondría una traba a la libre circulación de personas y servicios dentro del territorio nacional.

III. CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, la UNIÓN DE EMPRESAS NÁUTICAS solicita:

1. Que se aclare el procedimiento y los plazos para la obtención de autorizaciones de amarre y desembarque en puertos de Baleares, garantizando su disponibilidad con suficiente antelación a la temporada alta.
2. Que se elimine la exigencia de contar con amarre o fondeo en Baleares para aquellas empresas que ya cumplen con la presentación de la declaración responsable y el pago de tasas, evitando restricciones injustificadas a la libre competencia.
3. Que se refuercen los mecanismos de control y sanción contra la competencia desleal de operadores no autorizados.
4. Que se garantice que las nuevas regulaciones no interfieran con el derecho constitucional a la libre circulación de ciudadanos y servicios dentro del territorio nacional.

Resposta

Respecte a la primera al·legació, no és objecte d'aquesta norma establir quin són els procediments per aconseguir un amarrament, boia o permís





d'embarcament i desembarcaments perquè són competència d'altres organismes o embarcacions i els regulen a la pròpia normativa.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la segona al·legació, no tan sols existeix la possibilitat d'estar en possessió d'un amarrament o boia, també es pot aconseguir el permís per embarcar i desembarcar persones, etc... L'exigència d'estar en possessió d'un permís d'amarrament, d'utilització de boia o d'embarcament i de desembarcament es pretén és actuar contra l'oferta il·legal que realitza l'activitat sense cap autorització. Disposar d'una autorització d'embarcament i desembarcament de passatgers ja és una exigència de l'actual marc normatiu.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la tercera sol·licitud, la lluita contra l'oferta il·legal no és objecte del Projecte de decret. No obstant això, el Govern de les Illes Balears està en procés de creació d'un cos específic d'inspecció a la mar que, entre d'altres atribucions, tindrà la de combatre l'oferta il·legal de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Finalment, amb relació a la quarta sol·licitud, cal dir que en el procés d'elaboració de la nova regulació de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo es va tenir en compte el dret a la lliure circulació de bens i serveis, no tan sols dins del territori nacional, sinó també europeu, ja que aquests drets són un pilar fonamental de la Unió Europea. Es considera que amb la regulació que es dona es reforcen els drets de les persones que pretenen llogar una embarcació o vaixell d'esbarjo a les Illes Balears, independentment del lloc on es llogui l'embarcació, perquè amb les noves exigències es dona un plus de seguretat perquè les embarcacions hauran de gaudir de tots els permisos i autoritzacions pertinents per a dur a terme l'activitat, sense que l'obligació d'obtenir-los per part dels prestadors de l'activitat es pugui confondre amb una limitació injustificada a la prestació de serveis, sinó com una garantia per als clients.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

8. Antonio Morell Sitjar





Les aportacions que fa l'interessat són les següents:

Soy un patrón autónomo con un velero de lista 6º, amarrado en un club de la Bahía de Palma, con capacidad máxima para 12 personas. Estas salidas, experiencias o excursiones no implican la entrega del barco. El 99% de los participantes no cuenta con titulación, y nuestras actividades se basan en realizar una navegación similar a la familiar o con amigos, para pasar un rato en el mar, realizando uno o dos fondeos, nadando, buceando y disfrutando de la naturaleza y un aperitivo tras el chapuzón.

Es importante destacar que nuestro cliente muestra interés por nuestra cultura. A menudo nos preguntan por qué no quieren turistas en Mallorca, etc Refiriéndose a los catamaranes y partyboats con música a todo volumen y multitudes de personas ellos sienten afortunados de no estar en ese tipo de ambiente, lo cual es un claro ejemplo de turismo activo y de calidad, promovido en nuestra ley del turismo. Somos parte de la oferta complementaria y un elemento de desestacionalizador.

En cuanto a los mercantes de "lista segunda" que realizan excursiones masivas, como ferris turísticos y catamaranes, parece que ellos no necesitaran regulación. Estas empresas embarcan y desembarcan clientes en puertos deportivos (sin declarar descarga alguna) y gasolineras obstruyendo las bocananas, en lugar de ir a puertos de interés general y no ofrecen descuento alguno para residentes, declaran un IVA reducido del 10% y obtienen un margen del 11% superior, sin mencionar el gasóleo subvencionado, cual pescadores del sector primario. Este lucrativo negocio ha llevado a las empresas a acaparar amarres públicos y clubes deportivos, contando por decenas ferrys y catamaranes turísticos sin control alguno. Cada año, este número sigue en aumento.

¿Dónde queda el espíritu de la norma que limita un amarre por persona en Ports IB, cuando hay empresas que pueden llegar a un club y acaparar varios de ellos con ferris, catamaranes, spyd-boats, barcos de pesca lista 3º turísticos, paracaídas, motos de agua, bananas...? una verdadera invasión.

Es curiosa la similitud entre nuestra actividad comercial y la de los spyd-boats, buceo, avistamiento y bananas, que sin ser perseguidos también están en lista 6º claro van a 30 nudos, mientras nosotros apenas llegamos a 6 nudos, con idéntica capacidad para 12 pasajeros, bajo la licencia de "Wave Runner". Ellos sí están habilitados para vender "tickets", término bastante desafortunado. También se detienen para nadar, bucear y pueden vender plazas o tickets sin problema. Esta actividad es similar a la nuestra, menos ecológica, de mayor riesgo y destinada a un público diferente, que perteneciendo esas mismas empresas acaparadoras, resulta legal.

Entiendo que un tribunal mercantil de defensa de la competencia lo tendría claro.

Luego tenemos toda la parte de Ibiza. Allí se realizan excursiones en embarcaciones de lista 6º con destino a Formentera, donde el barquero desembarca a los pasajeros en el restaurante y





regresa al origen. ¿Deberían también limitarse a los ferris? ¿se podrá pagar la cuenta cada uno sin ser denunciado por fraccionamiento o "ticket"?

En Canarias, Tenerife los avistamientos o visitas a la isla de Lobos Fuerteventura allí conviven las listas segunda y sexta con la limitación de pasajeros.

Pensemos en un chárter o subcharter aéreo. ¿Tendría sentido limitar la venta por internet? Creo que todos compramos billetes "ticket" por internet, ya sea para un vuelo de 15 minutos o 1 hora donde nos discriminan equipaje pasillos y ventanilla.

En nuestro caso, el cliente reserva con una agencia OTA (agencias de viaje online), entre miles de actividades, pagando el precio estipulado, y una vez al mes o semanalmente nos ingresa la diferencia, descontando la comisión pactada, que puede oscilar entre el 25% y el 30%, por ejemplo, en Get Your Guide. El cliente llega con todo pagado y nosotros tenemos el compromiso de realizar la actividad, independientemente de que ese día vengan dos personas o siete.

En cuanto a la actividad "venta de tickets", afirmo que es imposible si se pasa todo el día en el mar. La comercialización se realiza a través de OTA donde los clientes buscan en internet y pueden reservar el barco completo o varias plazas.

Conclusiones:

Por todo lo expuesto y según el art 38 de la constitución y Ley 15/2007 de Defensa de la competencia.

Solicito:

Que se nos permita desarrollar y comercializar nuestra actividad en igualdad de oportunidades y sin restricciones para evitar prácticas monopolísticas.

Que se limite el uso de amarres uno solo por persona/empresa, para evitar el abuso de este recurso limitado en nuestras islas.

Finalmente, sugerimos que se establezca una normativa más equilibrada, permitiendo el desarrollo de actividades náuticas sostenibles y de menor impacto, promoviendo embarcaciones tradicionales y veleros.

Solución justa:

Si la guerra de celo es por las plazas que nos dejen todos los grupos

Agradezco de antemano su atención y darme la oportunidad de expresarme. Quedo a su disposición para cualquier consulta o para participar en un diálogo constructivo que nos permita encontrar soluciones que beneficien a todos los actores del sector.





Resposta

Respecte a les sol·licituds que fa l'interessat en l'escrit d'al·legacions cal dir que:

En primer lloc, l'exercici o comercialització de l'activitat en igualtat d'oportunitats i sense restriccions per evitar pràctiques monopolístiques, aclarir que el decret no distingeix entre empreses grans o petites i que els requisits que exigeix per a l'exercici de l'activitat són iguals per a totes les empreses o autònoms.

També, cal recalcar que el decret regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears. L'activitat que duen a terme els «ferris turisticos y catamaranes» és l'activitat de transport turístic de passatgers, regulat a la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim a les Illes Balears, que és diferent a la regulada en aquest decret, amb l'exigència d'uns requisits diferents i, consegüentment, no pot ser ni és, objecte de regulació en aquesta norma.

Igualment es pot dir de les motos d'aigua, la *banana*, el busseig, *wave-runner*, etc... , són activitats diferents al lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo i tenen una regulació i requisits diferents.

Per tant, són activitats diferents, amb regulacions i requisits diferents.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

En segon lloc, respecte a la limitació d'un amarrament per persona o empresa, la Direcció General de Ports i Transport Marítim no té competències en la gestió dels amarraments de la Comunitat Autònoma, siguin de gestió directa o indirecta. En conseqüència, aquest decret no pot regular aquest tema.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Finalment, la normativa de taxes de la Comunitat Autònoma té en compte les embarcacions sostenibles i es bonifica la taxa per les que vulguin exercir l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears (com ja s'ha esmentat en al·legacions anteriors).

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

9. Asociación Menorquina de Empresas Náuticas





Les aportacions que fa l'associació són les següents:

EXPONE:

Que esta Asociación ha tenido conocimiento de la Resolución del consejero del Mar y del Ciclo del Agua por la que se somete a información pública el Proyecto de decreto por el que se modifica el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo.

Que esta Asociación Menorquina de Empresas Náuticas es la asociación más representativa en el ámbito de Menorca de las empresas dedicadas a actividades náuticas. Entre los sectores integrados en la asociación están las empresas dedicadas a la industria náutica (venta, reparación, mantenimiento y custodia) y las que se dedican al ocio marítimo (Excursiones marítimas, buceo recreativo y profesional, escuelas de vela, kayaks, charter y alquiler de embarcaciones).

Que la propuesta de modificación perjudica a las empresas cuya actividad es el alquiler de embarcaciones y, por tanto, dentro de plazo establecido y en legal fórmula presenta las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Que en el artículo 1 y en el artículo 3.5 en relación al objeto de la regulación del ejercicio de la actividad de alquiler de embarcaciones y barcos de recreo se prohíbe esta actividad de manera parcial y mediante la venta de tickets individuales sin la justificación ni regulación que determina que esta práctica no puede llevarse a cabo.

Entendemos que es una práctica que no encaja en la actividad de alquiler de embarcaciones, pero sería conveniente el establecimiento de un procedimiento que permitiera el ejercicio de esta actividad con todas las garantías de seguridad tanto para la actividad como para los usuarios.

SEGUNDA.- Se establece en el apartado segundo del artículo 4 referente a las modalidades de alquiler, en concreto al alquiler sin dotación, que en esta modalidad no se permite ninguna actividad complementaria de ocio, turística o recreativa. Esta prohibición tan absoluta debería aclararse o matizarse, y definir a que actividades se hace referencia, puesto que en muchas ocasiones las embarcaciones de alquiler disponen de elementos de ocio náutico como pueden ser aletas y caretas, paddel surf, surf, kayak, entre otras, que no deberían ser consideradas como actividades complementarias de ocio o recreativas.

TERCERA.- En el artículo 5 referente a la declaración responsable y en aras a dar cumplimiento al compromiso del Govern Balear, contenido también en la exposición de motivos del proyecto de decreto al que se alega, de la simplificación administrativa y de eficiencia deberían contemplarse la siguientes propuestas:

36





- Establecer un procedimiento para que la empresa que ejerza la actividad de alquiler pueda inscribir por lotes las embarcaciones de las que es titular o que tiene cedidas para alquilar en un solo trámite, que permita identificar a todas y cada una de las embarcaciones registradas con un número para cada una de ellas.
- Fijar un número de registro para cada embarcación en la declaración responsable que se repitiera en cada renovación, añadiendo la extensión del año de vigencia.
- Permitir una única liquidación de la tasa correspondiente de todas las embarcaciones del mismo titular o que la domiciliación del pago de estas tasas.

CUARTA.- En relación a la alegación anterior, y para reiterar el cumplimiento del compromiso de simplificación administrativa y eficiencia en la administración, debería ampliarse el plazo de vigencia de la autorización contenido en el apartado 4 del artículo 6, a un mínimo de dos años.

Queda garantizado el cumplimiento de las obligaciones que emanan de la declaración responsable cuando ya se establece la obligación de comunicación de cualquier circunstancia que haga variar el contenido de la declaración responsable presentada.

QUINTA.- La propuesta anterior deviene coherente cuando el mismo decreto en el artículo 7 establece la obligación de incorporar en toda la publicidad y en todos los anuncios el número de registro de la embarcación. Si bien no podemos manifestarnos en contra de esta obligación, el posible cambio de numeración de registro de cada una de las embarcaciones cada año con la presentación de nuevas declaraciones responsables supondrá la modificación en todos los soportes promocionales que utilicen las empresas y un coste importante en la edición de folletos, flyers o cualquier promoción, publicación y publicidad que se haga en soporte físico.

Ésta deberá hacerse totalmente nueva cada año con cada declaración responsable que se haga, cuando la embarcación será la misma y contará con la misma autorización.

SEXTA.- En cuanto a los requisitos y documentación necesaria para el ejercicio de la actividad concretada en las relativas a cada embarcación entendemos que el contenido del apartado referente a la colocación de una bandera identificativa según el código internacional de señales marítimas se hace para identificar a las embarcaciones como embarcaciones destinadas a alquiler. Sin embargo, consideramos que no tiene ningún sentido puesto que cualquier embarcación puede enarbolar estas banderas sin que está sujeta a ninguna autorización, como se pretende con esta obligación.

Creemos que podría ser más útil la identificación próxima a la matrícula o en el caso del barco de una marca, señal, escudo, sello, etc, que identificara a estas embarcaciones como destinadas a alquiler. En este caso, sólo podría ser utilizada por las embarcaciones cuya finalidad es el alquiler y hayan presentado la correspondiente declaración responsable.





En su virtud,

SUPLICO que, teniendo por presentado este escrito de alegaciones lo admita a trámite, solicitando la estimación de las mismas el Proyecto de decreto por el que se modifica el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo.

Resposta

Respecte a la primera al·legació, com s'hi indica, l'objecte d'aquest decret és la regulació del lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo i es considera que el lloguer parcial de l'embarcació i la venda de tiquets queden fora d'aquesta activitat (també contestat a ANPPER i altres).

Atès que la venda de tiquets queda fora de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, no és considera adient regular l'activitat dins d'aquesta norma.

Respecte de la segona al·legació, s'estima l'al·legació presentada, les activitats complementàries de lleure, turístiques i recreatives, sempre que no es tracti d'una activitat principal sinó d'un complement de l'arrendament, formen part de l'arrendament de l'embarcació, sense perjudici dels permisos que puguin requerir per part d'altres administracions.

Respecte a la tercera al·legació cal dir que:

- El sistema establert no és perquè cada empresa doni d'alta les seves embarcacions. El que es van donant d'alta són les embarcacions per a dur a terme l'activitat aportant si es considera oportú, tota la documentació de l'embarcació. L'objecte de l'alta, a l'igual que ho és del decret, són les embarcacions, no les empreses o autònoms.
- Com ja s'ha contestat anteriorment no és factible fixar un número de registre per cada embarcació i mantenir-lo amb les renovacions, tant pels mitjans tècnics i personals amb que compta l'Administració, com pel volum d'embarcacions, com pels constats canvis d'embarcacions i de les persones que les exploten.
- Els sistemes de pagament mitjançant la web de l'ATIB permeten el pagament la liquidació de la taxa per més d'una embarcació.





Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Pel que fa a la quarta al·legació, vist que el sistema que recull el decret és el de declaració responsable, en què les persones interessades únicament presenten un document i declaren que compleixen amb tots els requisits per exercir l'activitat, algun dels quals han de ser renovats periòdicament, com per exemple les assegurances, es considera oportú que els interessats facin anualment la declaració responsable de compliment dels requisits per dur a terme l'activitats i això sense perjudici de que alguns s'hagin de renovar durant la vigència de la declaració.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la cinquena al·legació, s'ha de tenir en compte que la inclusió del número de registre dins la publicitat de la embarcació suposa ~~una~~ pel consumidor una acreditació ~~de~~ que la embarcació arrendada ha complit amb les obligacions legals respecte de l'exercici de l'activitat i permet un millor control per part de l'Administració del compliment.

Per aquest motiu, no es pot acceptar l'al·legació presentada.

Finalment, respecte del contingut de l'annex I, com ja s'ha esmentat anteriorment en aquest informe, després d'estudiar múltiples opcions s'ha considerat que la que recull el projecte de decret és la menys onerosa tant per als interessats com per a l'Administració.

Cal recalcar que, de la mateixa manera que les embarcacions que duen a terme l'activitat de manera il·legal poden fer servir les banderes, també ho poden fer si el distintiu que s'utilitza és una etiqueta, marca, senyal o escut.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

10. Asociación de Clubes Náuticos de Baleares

Les aportacions que fa l'associació són les següents:

Que sabedor del trámite de proceso de audiencia e información pública en la que se encuentra el Proyecto de decreto de modificación del Decreto 21/2017, de 5 de maig, pel qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo presenta las alegaciones





al mismo contenidas en el presente escrito, así como unos comentarios, íntimamente relacionados con dichas alegaciones, que pasan a detallarse:

En el Art.6.2 del borrador decreto se establece que:

2. Per a l'exercici de l'activitat s'ha de disposar de les autoritzacions preceptives per amarrar, embarcar i desembarcar a ports o llocs de domini públic maritimoterrestre, dins l'àmbit territorial de les Illes Balears, on s'ha de dur a terme l'activitat.

Sin poner en cuestión dicha prescripción, entendemos que la misma debería matizarse al objeto de evitar malos entendidos con los usuarios de dicha actividad en el sentido que pueda entenderse una obligatoriedad por parte de los puertos en concesión ceder un amarre a esta actividad. Por ello debe añadirse la frase "sense perjudici des títols concesionals i reglamentació interna de cada instal.lació"

En el mismo sentido el punto 7 del mismo artículo:

7. En l'exercici de l'activitat de lloguer s'han de tenir en compte la normativa estatal i autonòmica en matèria de costes; les mesures relatives a reserves marines i espais naturals especialment protegits o inclosos en la Xarxa Natura 2000, i les competències de les autoritats portuàries i de les capitànies marítimes, així com els títols concesionals i reglamentació interna de cada instal.lació.

Por lo expuesto,

SOLICITO, tenga por presentadas estas alegaciones y se acuerde su inclusión en el Projecte de decret de modificació del Decret 21/2017, de 5 de maig, pel qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

Resposta

Respecte a les al·legacions fetes per l'Associació amb relació als articles 6.2 i 7 de l'esborrany de decret es considera que està bastant clar que les obligacions s'imposen a qui vol dur a terme l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixell d'esbarjo a les Illes Balears, que hauran de disposar de totes les autoritzacions preceptives per desenvolupar l'activitat, sense que, de l'articulat de l'esborrany del decret, es pugui interpretar que s'imposen obligacions a empreses o organismes a concedir cap autorització o permís, les quals ho faran d'acord amb la pròpia normativa i/o els seus procediments interns.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

11. Artemar Mediterranea SL





La societat Artemar Mediterráneo SL presenta escrit al període de informació pública del decret que regularà l'activitat del lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears. Es fa constar que aquest escrit compta amb el suport de 32 societats i empresaris del sector nàutic, sense que estigui signat per cap d'aquests empresaris o representants de les societats, ni s'aporti documentació que justifiqui la representació de la societat Artemar Mediterráneo SL respecte de la resta.

També cal destacar que, en els arxius de la Direcció General, no consta que un percentatge significatiu d'aquestes societats i empresaris hagi presentat cap declaració responsable per a l'exercici de l'activitat de lloguer d'embarcacions d'esbarjo a les Illes Balears.

L'escrit presentat recull les següent al·legacions:

EXPONEN:

En relación con el Proyecto de modificación del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula el alquiler de embarcaciones y barcos de recreo en las Islas Baleares, queremos manifestar nuestra oposición a un aspecto en concreto de este decreto, por considerar que atenta contra la sostenibilidad económica de un gran número de pequeñas empresas del sector náutico y vulnera principios fundamentales de libre competencia y equidad empresarial. Este decreto impone barreras innecesarias que limitan su actividad sin una justificación técnica ni legal adecuadas.

ANTECEDENTES

1. ¿Qué es una lista sexta?

Según el RD 1027/1989 de 28 de Julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, en la lista sexta "se abanderarán las embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos", lo que conocemos también como alquiler de embarcaciones o arrendamiento náutico. En la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenibles se insiste en este concepto diciendo que "el arrendamiento náutico es una actividad económica considerada como de prestación de servicios relacionada con el ocio, deporte náutico y la pesca deportiva y por tanto está sujeta a las obligaciones administrativas y tributarias correspondientes, tanto a nivel estatal como en su caso autonómico. En ambos casos no se especifica cómo debe hacerse ese arrendamiento náutico.

En la actualidad nos encontramos que la lista sexta ampara una gran cantidad de actividades deportivas, de ocio y pesca, enfocadas esencialmente al turismo y cuyo fin lícito y principal es el lucro. Aquí encontramos actividades tan dispares como:

1. El alquiler de embarcaciones con o sin dotación, denominado chárter náutico





2. Excursiones turísticas con las titulaciones de Patrón y Capitán de Yate hasta 6 plazas en lista sexta (RD 238/2019, de 5 de abril)
3. Excursiones guiadas en motos acuáticas.
4. El ski náutico y sus derivados.
5. El buceo con botella, apnea o de superficie (snorkeling)
6. El Parasailing
7. Las bananas
8. Los barcos de formación de escuelas náuticas
9. Los barcos de avistamiento de cetáceos
10. Los barcos de pesca deportiva
11. Barcos de apoyo a eventos náuticos y formación deportivos
12. Barcos de apoyo a empresas privadas (Grabación de películas, anuncios, sesiones fotográficas, reconocimiento de lugares de grabación), etc

Independientemente de que cada una de estas actividades requieran sus regulaciones específicas, todas ellas tienen algo en común y es que se está embarcando a personas para ofrecerles algún tipo de servicio con el fin de cobrarles una cantidad concreta por ello, es decir, lo que es en esencia una embarcación matriculada en lista sexta o de alquiler, sin especificar detalladamente cómo tiene que realizarse ese arrendamiento. Recordemos que el lucro no es nada malo si se realiza de forma lícita y sin perjudicar a nadie.

En casi todas estas modalidades, se puede cobrar al pasajero individualmente e ir rellenando las plazas de la embarcación o la actividad hasta que esta, esté completa (venta por tickets individuales), sin embargo, en la opción de alquiler de la embarcación con o sin dotación no, y es este punto el que genera un agravio comparativo con el resto de actividades y a nuestro juicio una situación de perjuicio injusto para un gran número de empresas que ofrecen un servicio muy concreto y cubriendo un nicho de mercado que otras empresas no pueden cubrir. Esto lo desarrollaremos a continuación.

2. Las excursiones marítimas

Volviendo al punto anterior, y viendo la diversidad de actividades antes mencionada, nos preguntamos:

1. *¿Por qué a una embarcación alquilada con o sin un patrón, lo que se denomina alquiler con o sin dotación respectivamente, no se le permite ser alquilada por plazas hasta que se complete el número de personas permitido por el certificado de navegabilidad de la embarcación?*
2. *¿Dónde está el origen y cuál es el motivo de que se haya creado este requisito, que produce una desigualdad de oportunidades de unas empresas respecto a otras, haciendo actividades, en muchos casos, muy similares?*
3. *¿Por qué se está creando un problema donde no debería haberlo y por qué no se permite a las empresas, en este caso concreto, a operar libremente sin darles tampoco ninguna alternativa excepto la de, probablemente, cerrar sus negocios?*





4. *¿En qué decreto o norma se refleja la exclusividad de las excursiones marítimas, en modalidad de venta por tickets, a las embarcaciones matriculadas en lista segunda?*

Atendiendo a la cuarta pregunta, una de las causas de este conflicto surge al atribuirle exclusivamente la capacidad de realizar excursiones marítimas a embarcaciones de gran tamaño y con gran número de plazas matriculadas en la lista segunda, lista donde se matriculan embarcaciones y buques dedicados al transporte marítimo de pasajeros, mercancías o ambos. Por lo tanto, el problema es básicamente conceptual y de regulación ya que una excursión marítima se puede realizar de la misma manera en una embarcación grande como en una pequeña, igual que en tierra se puede hacer una excursión en un autobús de 50 personas o un microbús de 10. Existiendo una lista de matriculación (la lista sexta) relacionada directamente con la prestación de servicios remunerados no comprendemos la razón de que se cercene una de las posibles relaciones comerciales lícitas entre empresario y cliente.

Las embarcaciones de excursiones marítimas que operan en lista segunda, conocidas también como "golondrinas" realizan un tipo de servicio muy concreto donde se ofrece una excursión por la costa a un número importante de personas que pagan tickets individuales, y que tienen otros servicios complementarios como comida, bebida, paradas de baño, etc. De forma general son excursiones de larga duración a un precio más reducido. En muchos medios ha surgido la polémica de que este sector presiona planteando que el chárter náutico o más concretamente el alquiler con dotación con venta por plazas individuales, que muchas empresas han hecho en estos últimos tiempos, supone una competencia desleal directa. Del mismo modo, el sector de chárter náutico ve también como competencia desleal cuando una golondrina se alquila entera a grupos para eventos privados, práctica que es también habitual. Asimismo, y dentro del sector de chárter, hay también malestar desde las empresas que sólo alquilan la embarcación completa, sea con o sin dotación y que han visto reducidos sus beneficios.

Lo cierto es que, a día de hoy y atendiendo a la regulación actual, ni las golondrinas ni las empresas de chárter pueden cubrir ciertos servicios demandados por la población y que por las características de las embarcaciones o por el coste del servicio no pueden cubrirse de una forma o de otra. No se trata de tirarse piedras, se trata de buscar un marco normativo que sea beneficioso para todos y donde se pueda convivir sin generar tensiones innecesarias. Apelamos, simplemente, al sentido común y a la igualdad de oportunidades.

Hablar de las Islas Baleares y no hablar de actividades náuticas sería como hablar de los Pirineos y no hacer referencia a los deportes de nieve y el montañismo. La demanda de excursiones para ver la costa desde el mar ha ido en aumento en los últimos años y también ha ido en aumento un tipo de cliente que busca un tipo de experiencia náutica más personalizada con grupos reducidos de personas a un precio ajustado.

La normativa balear actual impide que una persona que no desee hacer una excursión náutica en una embarcación grande compartida con muchas personas tenga opción de realizarla sin pagar el elevado coste que en la mayoría de los casos supone el alquiler de una embarcación completa con dotación. Además, tampoco todo el mundo dispone de titulación para alquilar





una embarcación por su cuenta y realizar esa excursión y si la posee, la mayoría tampoco puede pagar el precio de un alquiler de una embarcación sin dotación.

Las preguntas que surgen automáticamente son:

1 ¿Qué hacemos con este creciente sector de la población que demanda un tipo de servicio muy concreto y al que en la actualidad no se le da opciones para satisfacer sus deseos ya que ni el sector de transporte marítimo ni el de chárter pueden cubrirlos?

2 Habiendo una opción perfectamente plausible para cubrir esta demanda real, ¿por qué no se permite a las embarcaciones en lista sexta realizar excursiones marítimas con grupos de hasta 12 pasajeros vendiendo tickets individuales?

3 ¿Cuál es el motivo de que se le esté privando a un gran número de personas que visitan las islas cada año y que buscan un servicio diferente, de realizar una experiencia náutica a precio reducido y en un grupo también reducido con los beneficios que ello comporta?

4 ¿Qué normas fiscales, de seguridad o de otra índole impiden que la venta por plazas no esté permitida en el chárter náutico y qué justifica que actividades como el buceo, la pesca, parasailing, etc. están exentas de la aplicación de las normas de este decreto?

En el borrador de modificación del decreto se habla de que cumple varios principios y nosotros apelamos a que se cumpla también el principio del Sentido común y el de cubrir las necesidades reales del sector y la población, evitando la desigualdad comercial y perjudicando no sólo a los visitantes sino también a los residentes con menor poder adquisitivo.

3. ¿Por qué es necesaria la existencia de las excursiones marítimas amparadas por la lista sexta?

La primera razón creemos que ha quedado bien argumentada anteriormente y es en esencia cubrir una demanda real de la población dando igualdad de oportunidades a los usuarios y apoyar a un gran número de pequeñas empresas que en su mayoría poseen una sola embarcación y que es el sustento base de pequeñas economías familiares. Pero vamos más allá.

Creemos no faltar a la verdad si afirmamos que el nivel de atención que se le puede ofrecer a una persona en una excursión en barco es mayor en una embarcación de pequeño tamaño con poca gente, que en una embarcación grande con mucha gente. Es una cuestión esencialmente numérica y de proporción de personas en la que todo el mundo suponemos que coincidirá. Partiendo de esta premisa razonable y sin entrar en la calidad del servicio podemos afirmar también que esta mayor disposición de la tripulación de un barco para con sus pasajeros se traduce en una serie de beneficios que queremos poner también en valor.

En una excursión en una embarcación de pequeño tamaño la transmisión de la información se hace de forma directa por la tripulación a los pasajeros, haciendo que la experiencia sea mucho más personal y cercana. Además, el tiempo que puede pasar la tripulación con los





clientes es mucho mayor pudiendo ofrecer información más detallada y variada que en un grupo grande de personas. Cuando hablamos de información no nos referimos sólo a cuestiones de tipo paisajístico, medioambiental o cultural, que también, sino información y recomendaciones sobre restaurantes, tiendas, eventos, lugares, horarios, accesos, etc. convirtiéndonos en verdaderas oficinas de información turística flotantes.

Este punto es muy importante pues potencia y enriquece la economía circular y local haciendo también que la excursión se convierta en una experiencia completa y muy enriquecedora, fomentando un turismo más respetuoso y consciente tanto de la cultura y tradiciones locales como de sus valores medioambientales.

Las excursiones compartidas de venta por tickets dan también la oportunidad de poder concienciar y mostrar estos valores a un número mayor de visitantes y a personas con menor poder adquisitivo que no pueden pagar un chárter privado dando lugar a una mayor igualdad social. Lo que no se conoce no se puede proteger y la labor que se hace desde los timones de estas pequeñas embarcaciones tiene un valor inmenso que repercute en toda la sociedad.

Nuestro servicio se convierte así en un motor muy importante de la economía de las islas y de empresas locales que no sólo viven de los turistas sino también de los servicios complementarios que requieren las empresas de chárter como pueden ser el mantenimiento y la reparación de las embarcaciones. En una excursión con un grupo reducido se llega a establecer, en muchas ocasiones, un vínculo de fidelidad entre el empresario y el cliente que redundan en beneficios para la economía local ya que es un factor positivo más que hace que las personas quieran seguir visitando las islas y se las recomienden a terceros a través de nuestro servicio.

No podemos olvidar tampoco el papel que cumplen estas empresas en relación a la seguridad marítima y a la conservación de la naturaleza.

Las excursiones de venta por tickets realizan habitualmente la misma ruta una o dos veces al día, llegando a conocer al detalle las zonas de navegación y todas las posibles situaciones de riesgo más habituales y sabiendo dar una respuesta casi inmediata ante casos de emergencia. Esto ha creado una red de asistencia e información marítima privada completamente gratuita que beneficia a todos los usuarios del mar sean empresas, particulares o la administración pública. En algunos casos existen grupos locales organizados donde empresas y autoridades se coordinan para un mejor y más efectivo funcionamiento de las diversas actuaciones de seguridad y salvamento en el medio marino.

Por otro lado, la creciente concienciación con la protección del medio ambiente ha hecho que la mayoría de estas empresas dediquen también mucho tiempo y esfuerzo, tanto en temporada como fuera de ella, en realizar labores que benefician de nuevo a todos los usuarios del mar, las administraciones y al medio natural, como es la recogida sistemática de residuos a la deriva, sumergidos y en las playas, sobre todo en las de difícil acceso.

CONCLUSIONES





Motivos de oposición

1. Perjuicio directo a la pequeña empresa en favor de grandes operadores.

La modificación del decreto reincide en prohibir la venta de excursiones por tickets individuales desoyendo los ruegos y necesidades de una parte muy importante del sector náutico que tiene un gran volumen de negocio en este tipo de servicio. Tampoco ofrece ningún tipo de solución poniendo a muchas empresas entre la espada y la pared poniendo en riesgo su viabilidad y los puestos de trabajo de muchos patrones que trabajan para ellas.

Las Islas Baleares han defendido históricamente el apoyo a la pequeña empresa y la diversificación del turismo y esta reforma impulsa lo contrario, contradiciendo el principio de apoyo a la economía local, destruyendo empleo y afectando a negocios familiares y autónomos. Se está regulando en contra del interés general y beneficiando principalmente a los grandes actores del sector.

La prohibición de ofrecer estas experiencias en barcos de lista sexta puede llevar al cierre de numerosos negocios locales, afectando no solo a los trabajadores del sector náutico, sino también a otros comercios, restaurantes y proveedores de servicios turísticos que dependen del flujo de visitantes.

2. Reduce la accesibilidad y oferta limitando grave e injustificadamente la experiencia turística.

Este decreto recorta la oferta náutica reduciendo las opciones para poder disfrutar del mar sin justificación alguna y crea desigualdad social perjudicando a los residentes y visitantes con menor poder adquisitivo, que quieran disfrutar también de una experiencia náutica un poco más personalizada sin tener que pagar el alto coste que supone el alquiler de una embarcación completa con tripulación.

3. Falta de justificación para la exclusión de actividades como buceo, parasailing, pesca, etc.

La reforma propuesta excluye de su aplicación a actividades como buceo, parasailing, pesca, etc., sin ofrecer una justificación de por qué estas actividades quedan fuera de la regulación siendo todas, actividades con ánimo de lucro y estando todas también bajo el paraguas de la lista sexta de matriculación marítima. No existe ninguna justificación técnica, fiscal, ambiental o de seguridad que justifique esta diferenciación, lo que demuestra arbitrariedad y falta de fundamento en el tratamiento de las diferentes actividades. Esto genera un marco normativo desigual y poco transparente y provoca un enfrentamiento innecesario dentro del sector.

SOLICITAMOS

Tras lo expuesto anteriormente, las empresas firmantes de este documento solicitamos que se reconsidere la modificación del decreto objeto de estas alegaciones y se adopten las siguientes medidas:





1. Permitir la realización de excursiones marítimas con modalidad de venta por plazas o tickets individuales a las embarcaciones matriculadas en lista sexta, tanto sin dotación como con dotación.

2. Garantizar la equidad empresarial eliminando barreras regulatorias sin justificación técnica o legal que van en detrimento de las pequeñas empresas del sector náutico, dando la libertad necesaria para que las empresas puedan funcionar como tales, es decir, entidades con ánimo de lucro, generadoras de negocio y empleo. Si reconocemos que aunque heterogéneas, las diversas actividades incluidas en la lista sexta comparten el mismo fin, el lucro, debemos necesariamente dar herramientas para que las empresas puedan operar en libertad y seguridad jurídica.

3. Dado que la Capitanía Marítima no pone ningún impedimento en despachar la embarcación de lista sexta bajo el concepto de excursiones marítimas siempre y cuando venga reflejado como opción en la declaración responsable, solicitamos un modelo del mismo, que permita este supuesto.

Rogamos tengan en consideración este escrito y hagan las modificaciones necesarias para crear un entorno laboral equilibrado y justo en el sector náutico balear, dando opciones rápidas y reales a los pequeños empresarios y en pro de la diversificación de la oferta turística. Quedamos a su disposición para cualquier aclaración o reunión con las empresas firmantes de este documento.

Atentamente

Resposta

Respecte a la primera sol·licitud que diu «Permitir la realización de excursiones marítimas con modalidad de venta por plazas o tickets individuales a las embarcaciones matriculadas en lista sexta [...]», cal fer menció a ~~quina~~ es la definició d'excursió marítima que dona la legislació estatal. L'annex II del Reial decret 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de Ports estableix una sèrie de definicions, d'entre les quals la número 25 diu que les excursions marítimes són:

«aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros».

Per tant, vista la definició que fa l'article 1 del decret del que es considera lloguer d'embarcacions a les Illes Balears i la definició del Reial decret 2/2011, no es pot

47

C/ Gremi de Corredors, 10 3r
07009 Palma
Tel. 971 17 76 00
dgmaritim.caib.es



Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce>
CSV: 5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce



més que concloure que són activitats diferents i, per tant, han de tenir regulacions diferents.

A més, l'Advocacia de la Comunitat Autònoma va emetre, el 27 de juliol de 2023, un informe jurídic sobre els dubtes interpretatius relacionats amb l'activitat d'arrendament nàutic i transport marítim, en el que exposa

«[...] La actividad de arrendamiento de embarcaciones de la lista 6a que es objeto de consulta está regulada, en el ámbito autonómico, en el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, y es una actividad, como ya hemos dicho, distinta a la de transporte marítimo con finalidad turística o recreativa. La diferencia estriba en la oferta de ocio que, además del alquiler, se incluye en éstos últimos.

Así, el artículo 2 de la Ley de 11/2010, de 2 de noviembre, de transporte marítimo de las Islas Baleares establece que la misma se aplica, como hemos dicho antes, a la actividad de transporte marítimo de pasajeros, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones o buques registrados debidamente y a cambio de una remuneración, sea directa o indirecta, con independencia de la finalidad que tenga; en consecuencia, queda fuera de su ámbito el transporte con fines de esparcimiento que se haga sin contraprestación económica.

En consecuencia, la Ley 11/2010 de Transporte Marítimo sería de aplicación a todas aquellas embarcaciones y buques inscritos en la lista 2ª que transporten a más de 12 pasajeros con independencia de su eslora, y solo dicho tipo de embarcaciones o buques pueden realizar transporte marítimo.

No debe confundirse la ampliación efectuada en las habilitaciones anejas de las titulaciones para poder pilotar las embarcaciones de recreo que hemos analizado antes en este informe con una habilitación para realizar otra cosa que no sea ciertas actividades comerciales, como transportas hasta a 6 personas a distancias no superiores a 5 millas de la costa.

En todo caso, y como hemos expuesto, si lo que se realiza es el "alquiler por plazas" o la venta de tiques individuales, estaríamos fuera también de la actividad de arrendamiento náutico, que la Ley 14/2014 -estatal y básica- determina como el arrendamiento de un buque o embarcación: en caso distinto, como en el de la realización de excursiones marítimas mediante la venta de plazas individuales dentro de la embarcación, estaría tratándose de una actividad diferente que no está amparada por la declaración responsable del Decreto 21/2017.

Claramente lo determina el artículo 4 del Decreto citado, que hemos transcrito al inicio de este informe, y que establece que:





1. El alquiler de embarcaciones y buques de recreo puede hacerse sin dotación o con dotación.

2. En el alquiler sin dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria la embarcación o buque exclusivamente, sin que incluya, en modo alguno, actividad complementaria alguna de ocio, turística o recreativa, por lo que se le exige disponer de la titulación náutica suficiente para su gobierno, sin la cual se tendrá que abstener de formalizar el contrato.

3. En el alquiler con dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria, además de la embarcación o buque de recreo, la dotación, siendo en este caso la persona encargada del gobierno de la nave la que obviamente tendrá que disponer de la titulación prevista por la normativa vigente".

I amb les següents conclusions:

«1ª Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico no pueden realizar otras actividades, no alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza.

2ª Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que no cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico tampoco pueden alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza

3ª Para que las embarcaciones o buques inscritos en otras listas puedan hacer excursiones marítimas mediante la venta de tiques deberán cumplir con los requisitos exigidos para la realización del transporte marítimo turístico que hemos expuesto en este informe.

4ª No es posible realizar tantos contratos individuales de arrendamiento como personas a bordo de la embarcación, porque el objeto del arriendo es la embarcación o buque en sí".

Per tant, no es pot acceptar l'al·legació feta per l'associació.

Respecte a la segona al·legació (" Garantizar la equidad empresarial eliminando barreras regulatorias sin justificación técnica o legal que van en detrimento de las pequeñas empresas del sector náutico [...] Si reconocemos que aunque heterogéneas, las diversas actividades incluidas en la lista sexta comparten el mismo fin, el lucro, debemos necesariamente dar herramientas para que las empresas puedan operar en libertad y seguridad jurídica"), l'associació no especifica quins són els impediments reguladors que perjudiquen a les petites empreses del sector. Però, d'acord amb el contingut de l'escrit, es pot deduir que les suposades barreres és l'impediment que les embarcacions que exerceixen l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells no puguin vendre tiquets individuals o llogar l'embarcació de manera parcial.





I, en conseqüència, en resposta a la primera part de l'al·legació es pot remetre a la resposta íntegra que s'ha fet a la primera al·legació.

Respecte a la segona part de la segona al·legació, cal definir que és la Llista sisena.

El Reial decret 1027/1989, de 28 de juliol, sobre l'abanderament, matriculació de vaixells i registre marítim, defineix a la Llista sisena com «*F. En la lista sexta, se registraran las embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos*». Per tant, entre les embarcacions matriculades a la Llista sisena, s'hi troben embarcacions destinades a múltiples activitats. Cadascuna d'aquestes activitats ha de tenir la pròpia regulació, com fa aquest decret per l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, a l'igual que, per exemple, té la pròpia regulació el busseig recreatiu o les escoles nàutiques d'esbarjo.

El que no es pot pretendre és que la inclusió del terme «[...] con fines lucrativos» en la definició de la Llista sisena signifiqui que aquestes activitats es poden dur a terme sense cap regulació ni compliment de cap requisit.

Per tant, no es pot acceptar aquesta al·legació.

Respecte a la tercera al·legació, no s'entrarà a considerar les actuacions de les diferents capitanies marítimes o altres organismes, dins de les seves competències.

No obstant això, d'acord amb el ja exposat, no s'habilitarà cap casella a la declaració responsable per a l'exercici de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo per a que possibiliti fer excursions marítimes perquè, com ja ha s'explicat, són activitats diferents amb requisits i característiques ben diferenciades.

Per tant, no es pot acceptar aquesta al·legació.

12. Asociación Española de Grandes Yates

Les aportacions que fa l'associació són les següents:

Que en el trámite conferido por la Consulta Pública sobre el proyecto de decreto que modifica el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de arrendamiento de embarcaciones y buques de recreo, vengo a presentar las siguientes





ALEGACIONES

Primera.- Con relación al Artículo tres, apartado tercero. Características de las embarcaciones y buques de recreo

Al final del primer párrafo se indica que no se permitirá realizar la actividad de arrendamiento náutico a las embarcaciones y buques de recreo que tengan autorizado un cambio temporal de uso privado a comercial.

La previsión del cambio temporal de uso está contenida en el artículo 9 del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima aprobado por el Real Decreto 186/2023.

El Gobierno Balear en base a las competencias asumidas puede limitar o prohibir a estas embarcaciones y buques la posibilidad de realizar la actividad de arrendamiento náutico, pero solamente en el territorio en el que ejerce competencias, es decir, en tierra y en sus aguas interiores y así se establece en el apartado 22 del artículo 30 de la Ley Orgánica 1/2007, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, que establece como competencia exclusiva la pesca y actividades recreativas en aguas interiores.

Se sugiere que esta limitación quede redactada de la forma siguiente:

3. Las embarcaciones y los buques de recreo de bandera española dedicados al arrendamiento deben constar inscritos en la Lista sexta del Registro de Buques y Empresas Navieras. No se permitirá realizar la actividad de arrendamiento náutico a las embarcaciones o buques que tengan autorizado un cambio temporal de uso privado a comercial y naveguen exclusivamente por aguas interiores de Baleares.

Segunda.- Con relación al Artículo seis, apartado segundo. Habilitación para el ejercicio de la actividad

Este párrafo dice que para el ejercicio de la actividad se debe disponer de las autorizaciones preceptivas para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimo terrestre dentro del ámbito de las Baleares.

Consideramos que este párrafo puede entrar en conflicto con lo que se indica en el apartado 1 de la letra c) del artículo 9 que establece la necesidad de acreditar que se dispone de alguna de las siguientes autorizaciones: amarre, boya o embarque y desembarque.

Es decir en el primer párrafo no son excluyentes y sí lo son en el segundo que es lo que corresponde.

Se sugiere la siguiente redacción:





2. Para el ejercicio de la actividad se ha de disponer de alguna de las autorizaciones para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimo terrestre, dentro del ámbito territorial de las Islas Baleares, donde se ha de llevar a término la actividad.

Tercera.- Con relación al Artículo seis, apartado quinto. Habilitación para el ejercicio de la actividad

Este apartado se refiere a las embarcaciones de otras comunidades autónomas que naveguen por aguas de Baleares, las cuales podrán navegar por las islas con origen en otras comunidades.

Entendemos que tanto el inicio como el fin del chárter debe ser fuera de Baleares.

Se sugiere la siguiente redacción:

5. El reconocimiento del derecho a ejercer la actividad en otra comunidad autónoma no habilita para llevar a término la actividad en las Islas Baleares, aunque se puede navegar y recalar en las Islas Baleares con origen y fin en otras comunidades.

Cuarta.- Con relación al Artículo siete. Actividades de difusión

Este artículo prohíbe que se haga publicidad de embarcaciones o buques de recreo de los que todavía no se haya presentado la declaración responsable.

Esta prohibición no implica beneficio alguno para la administración y sí un grave perjuicio para el profesional del chárter. En numerosas ocasiones se hace publicidad de un nuevo barco que se va a tener en flota y del cual no tan sólo no se ha presentado la declaración responsable sino que posiblemente esté en proceso de matriculación. O bien los buques de recreo, que no estando físicamente en Baleares, es necesario publicitar en previsión de la siguiente temporada.

Se sugiere eliminar la primera parte del párrafo relativa a la prohibición de difusión u ofrecimiento de las embarcaciones y buques de recreo de los que todavía no se haya podido presentar la declaración responsable.

Quinta.- Con relación al Capítulo V. Buenas prácticas

Este capítulo consta de dos artículos, uno relativo a la seguridad de las embarcaciones y buques de recreo y otro relacionado con la gestión de residuos.

Entendemos que el capítulo es innecesario en su conjunto por cuanto es materia exclusiva de la Dirección General de la Marina Mercante y las embarcaciones y buques de recreo ya están obligados a cumplir con las exigencias tanto de la normativa española como la de su propia bandera en el caso de los extranjeros.

Se sugiere eliminar es Capítulo V.





En el supuesto de que querer mantener el Capítulo, se debería eliminar el apartado 4 del artículo 13 ya que no se puede imponer la inclusión de una cláusula en un contrato privado de arrendamiento náutico o chárter.

Además en el tráfico marítimo las empresas de chárter ya tienen sus modelos de contrato estandarizados, de manera que incluir esa cláusula les causa un perjuicio, amén de que para cuando se apruebe la modificación de la norma la temporada de chárter ya se habrá iniciado.

Sexta.- Con relación al Anexo 1. Banderas para ejercer la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo en las Islas Baleares

Si bien la medida es bienintencionada, consideramos que no aporta beneficio alguno a la actividad.

Las embarcaciones y buques de recreo que ejerzan legalmente la actividad de arrendamiento náutico deben contar con la declaración responsable y el correspondiente despacho o autorización expresa expedida por la Capitanía Marítima en los casos que sea preceptivo. El proyecto prevé que a bordo se lleve la documentación que se relaciona el apartado letra d) del artículo 9. Y además existe el registro balear de arrendamiento de embarcaciones y buques de recreo. Es decir, las embarcaciones y buques de recreo que ejerzan legalmente la actividad de arrendamiento náutico están incluidas en el registro y cuentan con los documentos reglamentariamente exigidos sin necesidad que se identifiquen de una manera particular.

Además, en el caso de las embarcaciones españolas la lista sexta es ya el indicativo más claro de que es una embarcación o buque de recreo dedicado a la actividad de chárter.

La obligatoriedad de un gallardete además de crear confusión puede provocar un doble efecto contrario. Por un lado, que las embarcaciones y buques de recreo que no se ajustan a la legalidad hagan uso de esas banderas para así dar una falsa apariencia de legalidad. Por otro, se convierte un reclamo para el control que en ocasiones no es necesario.

En atención a todo lo anterior,

SOLICITO se tenga por presentado este escrito y por formuladas las alegaciones expuestas, se sirvan tomarlas en consideración y, si se consideran procedentes, incluirlas en el proyecto de decreto que modifica el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de arrendamiento de embarcaciones y buques de recreo”.

Resposta

Respecte a la primera alegació (modificació de l'apartat tercer de l'article 3), cal dir que la definició que dona l'article 1.1 del projecte de decret a l'activitat





d'arrendament d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears és la següent:

«Aquest Decret té per objecte la regulació de l'exercici de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo dins l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears»

L'article 30 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, en la redacció aprovada per la Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, que estableix les matèries de competència exclusiva de la Comunitat Autònoma, recull, en l'apartat 6, el transport marítim exclusivament entre ports i punts de la comunitat autònoma, sense connexió amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials; en l'apartat 22, les activitats recreatives en aigües interiors; en l'apartat 11, el turisme, i en l'apartat 12, el lleure.

Per tant, la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, en virtut de les seves competències estatutàries, està habilitada per regular l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo dins l'àmbit territorial autonòmic, activitat que es du a terme amb finalitats esportives o recreatives.

Aquest àmbit territorial, a més de les aigües interiors, inclou tota la costa i litoral de les Illes Balears, els ports, tant de gestió directa com indirecta, de competència estatal o autonòmica.

Per tant, es manté aquesta prohibició de lloguer a les embarcacions que tinguin autoritzat un canvi temporal d'ús privatiu a comercial en els àmbits geogràfics on la comunitat autònoma és competent (com per exemple, el ports i el litoral balear).

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la segona al·legació relativa a la redacció de l'article 6.2), és cert que pot donar lloc a una interpretació incorrecta de les previsions de l'article 6.2 en concordança amb les previsions de la lletra c), apartat 1, de l'article 9.





Per tant, s'accepta aquesta al·legació parcialment, i es redacta l'article 6.2 fent referència a l'obligació de disposar d'alguna de les autoritzacions o permisos expressats i, en el seu cas, s'inclouen boies i fondejos.

Respecte a la tercera al·legació relativa a la redacció de l'article 6.5), es considera correcta l'aportació feta per l'associació i per tant es modifica la redacció, i s'elimina la referència al terme recalar per no induir a confusió. La finalitat que persegueix aquesta norma és que qualsevol embarcació que hagi d'utilitzar un punt o port de les Illes Balears per a l'exercici de l'activitat, presenti la declaració responsable, encara que l'inici i la fi de l'arrendament tenguin lloc a una altra comunitat autònoma. El volum de tràfic a les aigües interiors de la nostra comunitat autònoma requereix del control per garantir que els requisits establerts per a l'exercici de l'activitat es compleixen.

Per tant, s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la quarta al·legació, relativa a la supressió del primer paràgraf de l'article 7, cal dir que el que es pretén és que les persones interessades en llogar una embarcació o vaixell d'esbarjo a les Illes Balears puguin comprovar de manera fefaent que aquesta compleix amb uns mínims, un dels quals és la presentació de declaració responsable pel lloguer i que l'activitat es realitza dins de la legalitat.

Per tant, es persegueix un doble objectiu:

- donar de seguretat jurídica als interessats en llogar,
- lluitar contra l'oferta il·legal d'embarcacions i vaixells que es troben fora de la legalitat vigent,

Per tant, no es considera oportú permetre els anuncis de lloguer d'embarcacions o vaixells d'esbarjo que no compleixen amb la legalitat, com es el cas d'embarcacions o vaixells en construcció i que en cap cas contenen, encara, amb la documentació ni el requisits mínims exigits per dur a terme l'activitat.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la cinquena al·legació (supressió del Capítol V), aquest capítol és una enumeració i recordatori de les obligacions en matèria de seguretat i mediambientals. Es considera oportú fer el recordatori en aquest decret, atesa la realitat del sector on, a diari, s'observen actuacions i activitats contràries a les





bones pràctiques, sense imposar cap obligació relativa a les mesures de seguretat i mediambientals.

Supletòriament, l'associació sol·licita que, en el cas de mantenir el capítol V, s'elimini l'article 13.4 («4. En cada contracte d'arrendament ha de constar que es compleixen els apartats 1 i 2 i que s'ha informat l'arrendatari sobre el que es disposa en l'apartat 3»), adduint que l'Administració no pot imposar la inclusió de clàusules encontractes privats, sense justificar aquesta prohibició.

En aquest sentit, l'article 1255 del Codi Civil estableix que els contractants poden establir els pactes, clàusules i condicions que tinguin per convenient, sempre que aquestes no siguin contraries a la llei, a la moral ni a l'ordre públic. D'aquesta manera, aquest article reconeix que les clàusules contractuals poden estar limitades per la normativa vigent, sigui estatal o autonòmica, i permetre que les parts puguin negociar aquestes clàusules, però sempre dins de la legalitat vigent.

Existeix jurisprudència sobre la imposició de clàusules contractuals per part de l'administració, com per exemple:

- Auto 174/2017 del Tribunal Constitucional, que estableix que les normes han de ser raonables i no arbitràries, en relació amb el que disposa l'article 9.3 de la Constitució, que estableix el principi de seguretat jurídica i la prohibició d'arbitrarietat a l'exercici del poder legislatiu.
- Sentència 37/2022 del Tribunal Constitucional que estableix que la imposició de clàusules en contractes privats per part de l'Administració pública està subjecte a un marc normatiu que garanteixi l'autonomia de les parts i el respecte dels principis de legalitat i la no imposició de clàusules abusives.

D'aquesta manera, no hi ha justificació a la petició de l'associació.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Finalment, respecte a la sisena al·legació relativa a l'annex I l'associació no fa cap al·legació, tan sols manifesta el seu punt de vista.





No obstant això, d'acord amb al·legacions anteriors es considera pertinent l'obligació que s'imposa.

Aclarir a l'associació que les embarcacions i vaixells en la Llista sisena, a més de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, poden dur a terme una multitud d'activitats de les que s'hi preveuen i que no són lloguer.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

13. Asociación PYMES de Actividades Náuticas Islas Baleares (APANIB)

Les aportacions que fa l'associació són les següents:

“Las modificaciones propuestas se fundamentan en diversas normas en vigor, con especial consideración del derecho comunitario, en particular el artículo 4.2.a) y los artículos 26, 27, 114 y 115 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), así como los artículos 101 y 102 del mismo TFUE aplicables al actividad de alquiler de embarcaciones de recreo y al principio de libre prestación de servicios en dicho sector dentro de los Estados miembros.

La base jurídica de estas alegaciones se sustenta en los artículos 26 (relativo al mercado interior), 49 a 55 (sobre la libertad de establecimiento) y 56 a 62 (relativos a la libre prestación de servicios) del TFUE.

El objetivo del libre establecimiento es que los trabajadores por cuenta propia y los profesionales o personas jurídicas a efectos del artículo 54 del TFUE puedan:

(i) desarrollar una actividad económica de manera estable y continuada en otro Estado miembro (libertad de establecimiento: artículo 49 del TFUE); o

(ii) ofrecer y prestar sus servicios en otros Estados miembros de manera temporal sin abandonar su país de origen (libre prestación de servicios: artículo 56 del TFUE).

Para el ejercicio efectivo de estos derechos, no solo es necesario eliminar cualquier discriminación por razón de nacionalidad, sino, a fin de que estas libertades se ejerzan efectivamente, adoptar medidas oportunas para facilitar su ejercicio, entre las que se incluye la armonización de las normativas nacionales de acceso o su reconocimiento mutuo (2.1.6).

En este contexto, la Directiva 2006/123/CE, relativa a los servicios en el mercado interior refuerza la libertad de prestar servicios en la Unión Europea. Esta Directiva es fundamental para el desarrollo del mercado interior, ya que contribuye significativamente a la generación de beneficios para consumidores y PYMES, promoviendo una mayor competitividad y seguridad jurídica en la prestación de servicios marítimos.





En conclusión, el marco normativo europeo establece con claridad la necesidad de garantizar la libre prestación de servicios y la libertad de establecimiento dentro del mercado interior, principios que deben ser respetados y aplicados en cualquier regulación que afecte al sector del chárter náutico. La normativa propuesta en el proyecto de decreto debe alinearse con estos principios, evitando restricciones innecesarias o desproporcionadas que puedan generar barreras injustificadas a la actividad económica.

Las alegaciones que se presentan a continuación tienen como objetivo adaptar la regulación a la realidad del sector, garantizando su viabilidad y desarrollo sostenible, sin menoscabo de los principios de seguridad, protección medioambiental y adecuada gestión de los recursos marítimos. En este sentido, las modificaciones propuestas buscan corregir aquellas disposiciones que puedan generar incertidumbre jurídica, cargas administrativas excesivas o limitaciones no justificadas desde la perspectiva del derecho comunitario, promoviendo un equilibrio entre el interés general y la competitividad del sector.

SOBRE EL ARTICULADO DEL REGLAMENTO

Article 1 Objecte

“1. Aquest Decret té per objecte la regulació de l'exercici de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo dins l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

2. Les embarcacions o els vaixells d'esbarjo no es poden llogar amb finalitats esportives o recreatives de manera parcial, ni mitjançant la venda de tiquets individuals.”

Propuesta

Supresión del apartado segundo del artículo 1 por su manifiesta ilegalidad:

“1. Aquest Decret té per objecte la regulació de l'exercici de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo dins l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

~~*2. Les embarcacions o els vaixells d'esbarjo no es poden llogar amb finalitats esportives o recreatives de manera parcial, ni mitjançant la venda de tiquets individuals.”*~~

Justificación

El apartado segundo del artículo 1 del Proyecto de Decreto introduce una restricción a la prestación de la actividad económica sin un fundamento normativo claro que la respalde. La prohibición de alquilar embarcaciones de recreo de manera parcial o mediante la venta de billetes individuales supone una limitación injustificada del ejercicio de la actividad empresarial y la libre competencia.

Las actividades de transporte marítimo de pasajeros con fines turísticos, deportivos, de ocio y recreativos están contempladas en la Lista 6ª, que agrupa embarcaciones de recreo destinadas a explotación económica mediante arrendamiento.





Estas embarcaciones cumplen con todas las regulaciones fiscales, tributarias y de seguridad marítima aplicables, garantizando un desarrollo seguro y reglado de la actividad.

En este punto es crucial precisar la definición de "embarcación de recreo" conforme a la legislación vigente.

Según el artículo 2.1 del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, se consideran embarcaciones de recreo aquellas que:

"aquellas de todo tipo, con independencia de su medio de propulsión, que tengan una eslora de casco comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros".

Las embarcaciones de Lista 6ª se dedican a ofrecer experiencias de ocio y recreativas, como excursiones a calas, actividades deportivas acuáticas o visitas guiadas por zonas costeras, como actividad económica.

La restricción propuesta podría responder a intereses de ciertos sectores del sector náutico distintos de la lista 6ª con el fin de excluir a los operadores económicos que explotan estas embarcaciones de un mercado relevante, y realizar con ello una reserva o monopolio ilegal que puede constituir una ayuda de estado también incompatible, y que buscan limitar o prohibir esta actividad para embarcaciones de Lista 6ª, lo que generaría una barrera artificial a la competencia y podría vulnerar los principios de libre mercado.

Cabe destacar que la comercialización de plazas individuales en una embarcación de recreo no convierte la actividad en transporte de pasajeros. Mientras que el transporte marítimo de pasajeros tiene como objetivo el traslado de personas entre ubicaciones concretas, las excursiones náuticas tienen un fin claramente recreativo, con actividades orientadas al disfrute del entorno marítimo, proporcionando experiencias de ocio, culturales y recreativas en el mar.

Aunque para participar en la actividad económica y náutica, se vendan las plazas por separado, el objetivo es ofrecer un servicio de ocio, cultural y recreativo de la náutica balear.

Por todo lo expuesto, se considera que la eliminación del apartado segundo del artículo 1 es necesaria para garantizar la libre competencia, proteger la viabilidad de las empresas del sector y evitar restricciones injustificadas al desarrollo de actividades económicas vinculadas al ocio y recreo marítimo.

Article 3 Característiques de les embarcacions i els vaixells d'esbarjo

"5. Dins l'àmbit de les Illes Balears, l'arrendament d'embarcacions de bandera espanyola, de la Unió Europea o de països signants de l'Acord sobre l'Espai Econòmic Europeu, o de bandera estrangera en els casos permesos, es formalitza mitjançant un contracte d'arrendament de l'embarcació sencera entre l'arrendador i l'arrendatari. En cap cas no es permet la comercialització de places individuals o tiquets."





Propuesta

"5. Dins l'àmbit de les Illes Balears, l'arrendament d'embarcacions de bandera espanyola, de la Unió Europea o de països signants de l'Acord sobre l'Espai Econòmic Europeu, o de bandera estrangera en els casos permesos, es formalitza mitjançant un contracte d'arrendament de l'embarcació sencera entre l'arrendador i l'arrendatari. ~~En cap cas no es permet la comercialització de places individuals o tiquets.~~"

Justificación

La prohibición de comercializar plazas individuales o tiques en embarcaciones de recreo, establecida en el apartado 5 del artículo 3, representa una restricción injustificada a la actividad económica y la libre competencia.

Tal como se ha argumentado en la justificación de la supresión del apartado segundo del artículo 1, esta limitación carece de un fundamento normativo claro y supone una barrera artificial que restringe la explotación económica de las embarcaciones de Lista 6ª.

La comercialización de plazas individuales no implica el ejercicio de una actividad de transporte de pasajeros, sino que se enmarca dentro del ocio y el turismo náutico, ofreciendo experiencias culturales, de ocio y recreativas como excursiones a calas, buceo y otras actividades marítimas.

Impedir esta modalidad de negocio podría tener un impacto negativo en la viabilidad económica de muchas empresas del sector, reduciendo la oferta turística y generando un agravio comparativo respecto a otras actividades similares que no están sujetas a esta restricción.

Además, podría vulnerar principios de libre competencia y obstaculizar el desarrollo de un sector clave para la economía de las Illes Balears.

Por todo lo expuesto, se considera necesaria la eliminación de la frase "En cap cas no es permet la comercialització de places individuals o tiquets" en el artículo 3.5, garantizando así el derecho de las empresas a desarrollar su actividad económica de manera justa y equitativa.

Article 6 Habilitació per a l'exercici de l'activitat

"2. Per a l'exercici de l'activitat s'ha de disposar de les autoritzacions preceptives per amarrar, embarcar i desembarcar a ports o llocs de domini públic maritimoterrestre, dins l'àmbit territorial de les Illes Balears, on s'ha de dur a terme l'activitat."

Propuesta

"2. Per a l'exercici de l'activitat, les empreses disposaran de molls, rampes o altres vies d'accés al mar habilitades específicament per a l'embarcament i desembarcament de passatgers. La





utilització d'aquestes infraestructures serà objecte de regulació per part dels organismes competents, que en garantiran l'ús als operadors econòmics d'explotació d'embarcacions de la Llista 6ª, i podran establir un sistema de taxes o preus públics que en gravi l'ús per part de les empreses de lloguer d'embarcacions d'esbarjo, de conformitat amb la legislació aplicable, en relació amb l'activitat administrativa i les despeses de conservació i ús."

Justificación

El requisito de contar con un amarre para ejercer la actividad no se ajusta a la operativa real del sector del alquiler de embarcaciones de recreo.

Muchas empresas del sector no operan con embarcaciones permanentemente amarradas, sino que utilizan rampas de acceso al mar para su puesta a flote y retirada en función de la demanda.

En los días sin actividad, estas embarcaciones pueden permanecer en varaderos, garajes o espacios de almacenamiento privados.

Además, desde un punto de vista de técnica legislativa, la redacción original del artículo es imprecisa. No se especifica qué se entiende por "autorizaciones preceptivas" ni qué autoridad es competente para su emisión, lo que genera incertidumbre y dificulta su aplicación.

La escasez de amarres en los puertos de las Islas Baleares es un problema estructural que limita el acceso de las empresas a las infraestructuras necesarias para desarrollar su actividad. Es evidente que este requisito tiene como fin establecer una barrera de acceso a la actividad, y una exclusión de operadores económicos absolutamente ilegal.

Esta situación obliga a muchas empresas a realizar embarques fuera del ámbito portuario, lo que debería ser expresamente contemplado y regulado en el Decreto, en lugar de imponer una exigencia de imposible cumplimiento.

De hecho el redactado es incompatible con lo regulado en el artículo 9 c) 3., el cual permite que "3. En cas d'embarcacions i vaixells que per les seves dimensions no puguin amarrar al port, el requisit relatiu al lloc d'embarcament i desembarcament el poden complir les embarcacions auxiliars.". Es así que tal posibilidad no se prevé en el borrador del artículo 6.2, siendo que el redactado propuesto es más preciso con la práctica habitual del sector.

La solución viable es habilitar muelles específicos, flotantes o desmontables, y establecer un sistema regulado de acceso mediante tasas o precios públicos, garantizando así la seguridad de las operaciones para los usuarios y consumidores, evitando prácticas irregulares.

La limitación impuesta en la redacción original del artículo 6 generaría un impacto negativo en la economía local, afectando tanto a las empresas de alquiler de embarcaciones como a otros sectores vinculados al turismo y la actividad marítima. Por ello, es fundamental que el Decreto contemple alternativas operativas realistas que permitan la continuidad de la actividad de forma regulada y sostenible.





Article 6 Habilitació per a l'exercici de l'activitat

"4. Les declaracions responsables i les renovacions successives tenen una validesa d'un any des de la data de la presentació en el registre."

Propuesta

"4. Les declaracions responsables tenen una validesa indefinida fins al cessament en la prestació de l'activitat econòmica comunicat a la conselleria competent amb una antelació mínima de quinze dies."

Justificación

La modificación propuesta en el nuevo Decreto, reduciendo su validez a un solo año, introduce una restricción innecesaria que no encuentra justificación en los principios normativos que rigen el acceso y ejercicio de actividades económicas.

En materia de declaraciones responsables, debe atenderse a lo dispuesto en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Su artículo 7 establece que, con carácter general, el acceso y ejercicio de una actividad debe permitirse por tiempo indefinido, salvo en casos excepcionales que justifiquen una limitación temporal:

"Artículo 7. Limitaciones temporales y territoriales.

1. Con carácter general la realización de una comunicación o una declaración responsable o el otorgamiento de una autorización permitirá acceder a una actividad de servicios y ejercerla por tiempo indefinido. Sólo se podrá limitar la duración cuando:

- a) La declaración responsable o la autorización se renueve automáticamente o sólo esté sujeta al cumplimiento continuo de los requisitos;*
- b) el número de autorizaciones disponibles sea limitado de acuerdo con el siguiente artículo o;*
- c) pueda justificarse la limitación de la duración de la autorización o de los efectos de la comunicación o la declaración responsable por la existencia de una razón imperiosa de interés general.*

A los efectos previstos en este apartado, no tiene la consideración de limitación temporal el plazo máximo que se pueda imponer al prestador para iniciar su actividad a contar desde el otorgamiento de la autorización o desde la realización de la comunicación o la declaración responsable."





En el presente caso, ninguna de estas circunstancias se cumple para justificar la reducción del plazo de validez de la declaración responsable a un solo año.

Además, el apartado 3 del artículo 6 ya establece la obligación de comunicar cualquier causa de incumplimiento de los requisitos exigidos, garantizando así el control administrativo de la actividad. Imponer una renovación anual supone una carga burocrática desproporcionada, generando un trámite adicional que no aporta valor real al cumplimiento normativo ni mejora la supervisión del sector.

Desde una perspectiva económica, esta limitación temporal resulta especialmente gravosa e injustificada.

La actividad de alquiler de embarcaciones requiere inversiones significativas en medios materiales, lo que implica un horizonte de amortización a medio y largo plazo.

Reducir la validez de la declaración responsable a un año desincentiva la inversión, ya que introduce una incertidumbre administrativa incompatible con la planificación y viabilidad del negocio.

Adicionalmente, en las Islas Baleares, la actividad de alquiler de embarcaciones es estacional, concentrándose en unos pocos meses del año.

Exigir la renovación anual implica, en la práctica, que la vigencia efectiva de la declaración responsable se reduzca aún más, afectando negativamente a la continuidad de la actividad económica.

Por todo ello, la reducción de la vigencia a un año carece de justificación objetiva, supone una restricción innecesaria a la actividad económica y genera una carga administrativa excesiva.

La propuesta es establecer reglamentariamente la validez en indefinida responde a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, criterios de proporcionalidad, seguridad jurídica y fomento de la inversión en el sector.

Article 6 Habilitació per a l'exercici de l'activitat

"3. La persona declarant ha de comunicar qualsevol canvi en les dades o circumstàncies consignades en la declaració responsable, i el canvi s'ha d'inscriure en el Registre balear d'arrendament d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

Així mateix, s'ha de comunicar qualsevol circumstància relativa a la falta sobrevinguda de qualsevol requisit per exercir l'activitat, la qual cosa comporta la baixa de l'embarcació en el Registre.

Quan la falta de requisits sigui temporal, havent comunicat prèviament que es tornen a complir els requisits, l'embarcació es pot tornar a inscriure pel temps restant fins al termini d'un any des de la declaració inicial.





No és necessari comunicar les circumstàncies que comportin l'incompliment per a períodes inferiors a 15 dies, sens perjudici que l'embarcació no es pugui llogar durant aquests períodes.”

Propuesta

“3. La persona declarant ha de comunicar qualsevol canvi en les dades o circumstàncies consignades en la declaració responsable, i el canvi s'ha d'inscriure en el Registre balear d'arrendament d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

Així mateix, s'ha de comunicar qualsevol circumstància relativa a la falta sobrevinguda de qualsevol requisit per exercir l'activitat, la qual cosa comporta la baixa de l'embarcació en el Registre.

Quan la falta de requisits sigui temporal, havent comunicat prèviament que es tornen a complir els requisits, l'embarcació es pot tornar a inscriure pel temps restant fins al termini d'un any des de la declaració inicial.

No és necessari comunicar les circumstàncies que comportin l'incompliment per a períodes inferiors a 15 dies, sens perjudici que l'embarcació no es pugui llogar durant aquests períodes.”

Justificación

En caso de modificar la vigencia de las declaraciones responsables en el artículo 6.4, la redacción del apartado 3 deberá adaptarse en consecuencia, de manera que la obligación de comunicación de que se cumplen los requisitos deberá ajustarse al plazo indefinido de validez establecido.

Article 6 Habilitació per a l'exercici de l'activitat

“5. El reconeixement del dret a exercir l'activitat a una altra comunitat autònoma no habilita per dur a terme l'activitat a les Illes Balears, tot i que es pot navegar i recalcar a les Illes Balears amb origen en altres comunitats.”

Propuesta

“5. El reconeixement del dret a exercir l'activitat a una altra comunitat autònoma no habilita per dur a terme l'activitat a les Illes Balears, tot i que es pot navegar i recalcar a les Illes Balears amb origen en altres comunitats, sempre que no es presti l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo amb origen o destí a les Illes Balears”

Justificación

La redacción actual del apartado 5 genera confusión y contradicciones en su interpretación.





Es así que, establece que el reconocimiento del derecho a ejercer la actividad en otra comunidad autónoma no habilita para su ejercicio en Baleares, pero a su vez permite navegar y recalar en el archipiélago sin precisar claramente los límites de esta autorización.

Esta formulación ambigua podría interpretarse como una prohibición de desembarco en cualquier punto de las Islas Baleares, lo que resultaría inviable en la práctica.

Las embarcaciones que navegan hasta Baleares desde otras comunidades autónomas requieren acceso a servicios esenciales como avituallamiento, restauración, eliminación de residuos y otras necesidades logísticas.

Además, la redacción actual genera un agravio comparativo. Si se permite a embarcaciones procedentes de fuera de Baleares navegar y recalar sin someterse a los mismos requisitos que las empresas locales, se estaría creando una distorsión en la competencia que perjudicaría a los operadores establecidos en las islas, quienes sí deben cumplir estrictamente con las obligaciones normativas.

Por tanto, la modificación propuesta busca clarificar que, si bien las embarcaciones de fuera de la comunidad pueden navegar y recalar en Baleares, no podrán prestar servicios de alquiler en el archipiélago sin cumplir con la normativa balear.

Con la propuesta se garantiza la seguridad jurídica del sector y evita interpretaciones contradictorias o discriminatorias.

Article 9 Requisits i documentació necessària per a l'exercici de l'activitat

"c) Relativa al lloc de desenvolupament de l'activitat

[...]

3. En cas d'embarcacions i vaixells que per les seves dimensions no puguin amarrar al port, el requisit relatiu al lloc d'embarcament i desembarcament el poden complir les embarcacions auxiliars."

Propuesta

"3. En cas d'embarcacions i vaixells que, per qualsevol circumstància (per les seves dimensions, per manca d'amarraments o altres), no puguin amarrar al port, el requisit relatiu al lloc d'embarcament i desembarcament el poden complir les embarcacions auxiliars. Aquestes hauran d'utilitzar els punts d'embarcament i desembarcament habilitats en els ports, els quals han de garantir la seguretat dels usuaris d'acord amb la normativa vigent."

Justificación





La redacción actual del apartado 3 del artículo 9 limita el uso de embarcaciones auxiliares exclusivamente a los casos en los que la embarcación principal no pueda amarrar en puerto debido a sus dimensiones.

Sin embargo, esta formulación no contempla otras circunstancias operativas que pueden impedir el amarre, generando una restricción innecesaria y poco realista, más teniendo en cuenta que los puertos deben tener unos puntos adecuados con medidas de seguridad y accesibilidad para los usuarios, para el embarque y desembarque de estos, con independencia que las embarcaciones de Lista 6ª tengan amarre, fondeen al ancla o boya.

Uno de los principales problemas en las Islas Baleares es la escasez de amarres disponibles, lo que obliga a muchas embarcaciones a operar sin acceso directo a un puerto.

Así, por ejemplo, el propio proyecto de Decreto ya prevé la posibilidad de prestar este servicio cuando la embarcación se encuentra en boyas o en fondeo (art. 9 c)). Además, tal como se ha propuesto, también se debe contemplar que las embarcaciones puedan desarrollar la actividad utilizando las rampas de acceso a la mina de agua desde tierra o viceversa.

En estos casos, el uso de embarcaciones auxiliares para el embarque y desembarque de pasajeros, así como la utilización de rampas habilitadas, constituye una solución segura y eficiente. Esta alternativa no solo garantiza la continuidad de la actividad económica, sino que también asegura el cumplimiento de la normativa de seguridad marítima vigente.

Asimismo, la restricción que se pretende imponer podría generar una situación de desigualdad entre operadores, favoreciendo a aquellas empresas que han logrado acceder a un amarre en detrimento de aquellas que no tienen esa posibilidad por razones ajenas a su voluntad.

La ampliación de la redacción permite adaptar la normativa a la realidad del sector y evitar distorsiones en la competencia.

Por tanto, la modificación propuesta garantiza la operatividad del sector del alquiler de embarcaciones en Baleares sin afectar los estándares de seguridad y facilitando el desarrollo de la actividad de manera eficiente y equitativa con el uso de puntos de embarque y desembarque y rampas.

Article 9 Requisits i documentació necessària per a l'exercici de l'activitat

“d) Durant l'exercici de l'activitat s'ha de dur a l'embarcació la documentació següent, bé en paper o bé electrònicament, amb codi segur de verificació (csv):

- Declaració responsable registrada electrònicament.*
- Documentació justificativa del pagament de la taxa.*
- Acreditació documental del lloc d'amarrament o de l'autorització per a l'embarcament i el desembarcament a ports o instal·lacions portuàries o marítimes de les Illes Balears per a cada contracte d'arrendament.*
- Assegurança de l'embarcació o vaixell d'esbarjo i assegurança dels*
- passatgers.*





- *Despatx de l'embarcació o vaixell en vigor, si escau.*
- *Contracte d'arrendament de l'embarcació o vaixell, que ha d'incloure el número de registre de la declaració responsable.*
- *Registre dels passatgers i la tripulació que embarquen i desembarquen durant el contracte d'arrendament, identificats amb el nom, DNI, NIE o passaport, nacionalitat i domicili."*

Propuesta

"d) Durant l'exercici de l'activitat s'ha de dur a l'embarcació la documentació següent, bé en paper o bé electrònicament, amb codi segur de verificació (csv):

- *Declaració responsable registrada electrònicament.*
- *Documentació justificativa del pagament de la taxa.*
- *Acreditació documental del lloc d'amarrament o, en cas de no disposar d'amarrament, l'autorització per a l'embarcament i desembarcament a ports, instal·lacions portuàries o altres punts habilitats per a l'accés al mar en l'àmbit territorial de les Illes Balears, o bé acreditar que en el port de sortida i arribada hi ha disponibles punts d'embarcament i desembarcament, així com rampes, sense que sigui necessària una autorització no contemplada per la llei.*
- *Assegurança de l'embarcació o vaixell d'esbarjo i assegurança dels*
- *passatgers.*
- *Despatx de l'embarcació o vaixell en vigor, si escau.*
- *Contracte d'arrendament de l'embarcació o vaixell, que ha d'incloure el número de registre de la declaració responsable.*
- *Registre dels passatgers i la tripulació que embarquen i desembarquen durant el contracte d'arrendament, identificats amb el nom, DNI, NIE o passaport, nacionalitat i domicili."*

Justificación

Esta modificación adapta la normativa a la realidad operativa del sector del alquiler de embarcaciones en las Islas Baleares, permitiendo el desarrollo de la actividad no solo desde puertos tradicionales, sino también a través de muelles, rampas u otros puntos de acceso al mar regulados por la Administración.

La inclusión de la tasa correspondiente al uso de estas infraestructuras garantiza un uso ordenado y controlado de los espacios públicos destinados al embarque y desembarque.

Esto favorece tanto la sostenibilidad económica del sector como una gestión eficiente de los recursos portuarios y marítimos.

Además, se prevé que aquellas embarcaciones que no dispongan de un amarre en puerto, no actúe de barrera de acceso a la actividad, y así puedan operar de manera legal y segura, siempre que cumplan con la regulación establecida.

Esta flexibilización es esencial para evitar una discriminación entre operadores y garantizar la libre competencia dentro del sector, especialmente ante la escasez de amarres en las Islas Baleares.





Article 11 Registre balear d'arrendament d'embarcacions i vaixells d'esbarjo

"c) Respecte al lloc on es du a terme l'activitat (un dels següents, indistintament):

- 1.Lloc d'amarrament a ports, instal·lacions marítimes o portuàries de les Illes Balears.*
- 2.Lloc d'ús de boia o de fondeig regulat, autoritzat per l'autoritat competent.*
- 3.Lloc autoritzat per a l'embarcament i el desembarcament de persones, provisions, combustibles i residus des del qual es pot començar i acabar l'autorització d'arrendament."*

Propuesta

"c) Respecte al lloc on es du a terme l'activitat (un dels següents, indistintament):

- 1. Lloc d'amarrament a ports, instal·lacions marítimes o portuàries de les Illes Balears.*
- 2. Lloc d'ús de boia o de fondeig regulat , autoritzat per l'autoritat competent.*
- 3. Lloc habilitat per a l'embarcament i el desembarcament de persones, provisions, combustibles i residus, incloses rampes, molls flotants o altres infraestructures habilitades específicament per a l'accés a la mar, des dels quals es pot començar i acabar l'activitat regulada d'arrendament."*

Justificación

La modificación de este artículo responde a la necesidad de adaptar la normativa a la realidad operativa del sector del alquiler de embarcaciones en las Islas Baleares, donde la escasez de amarres en los puertos dificulta el cumplimiento de los requisitos establecidos en la regulación vigente.

Por un lado, respecto a la modificación del apartado 2), no existe normativa que habilite a la propuesta para que las autoridades puedan autorizar el fondeo, más allá de la protección de la posesión.

Por otro, la propuesta del apartado 3) amplía las opciones para el desarrollo de la actividad, permitiendo que el embarque y desembarque puedan realizarse desde infraestructuras habilitadas específicamente para ello, tales como muelles flotantes, rampas u otros accesos regulados.

Esta medida no solo facilita el ejercicio de la actividad económica, sino que también garantiza un uso ordenado y seguro del dominio público marítimo-terrestre. Además, la inclusión de estas infraestructuras responde al principio de libre acceso y ejercicio de la actividad, evitando restricciones desproporcionadas y discriminatorias para las empresas que no dispongan de un amarre en puerto.

Asimismo, permite a la Administración establecer un sistema de regulación y tasas por el uso del dominio público portuario de estos puntos de acceso, garantizando un control efectivo de la actividad y contribuyendo a la sostenibilidad del sector.

68





Article 12 Règim sancionador

"Les contravencions del que disposa aquest Decret es poden sancionar d'acord amb la tipificació i el procediment que preveu la Llei 2/2015, de 27 de febrer, de règim sancionador en matèria d'activitats marítimes, nàutiques i subaquàtiques (esportives i recreatives) a les Illes Balears i, si escau, d'acord amb el que disposa la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears."

Propuesta

"Les contravencions del que disposa aquest Decret es poden sancionar d'acord amb la tipificació i el procediment que preveu la Llei 2/2015, de 27 de febrer, de règim sancionador en matèria d'activitats marítimes, nàutiques i subaquàtiques (esportives i recreatives) a les Illes Balears i, si escau, d'acord amb el que disposa la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears."

No obstant això, no es consideraran infraccions aquelles situacions derivades de la manca d'infraestructures públiques adequades que impedeixin el compliment dels requisits establerts, sempre que l'operador hagi actuat amb la diligència necessària per complir la normativa vigent."

Justificación

El régimen sancionador en materia administrativa debe respetar los principios fundamentales del derecho administrativo sancionador, tales como los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad.

El principio de legalidad establece que solo se pueden sancionar aquellas conductas que estén claramente tipificadas como infracciones en una norma con rango de ley.

El principio de tipicidad exige una descripción precisa y clara de las conductas infractoras, garantizando así la seguridad jurídica de los ciudadanos.

Por último, el principio de proporcionalidad implica que las sanciones deben ser adecuadas y justas en relación con la gravedad de la infracción cometida.

En el contexto de las actividades marítimes en las Illes Balears, la falta de infraestructuras públicas suficientes, como amarres y puntos de embarque y desembarque, puede dificultar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la normativa vigente por parte de las empresas de arrendamiento de embarcaciones.

Sancionar a estas empresas por situaciones derivadas de carencias en las infraestructuras públicas vulneraría los principios mencionados, ya que no se estaría penalizando una conducta antijurídica dolosa o negligente, sino una situación ajena a su control.





Por tanto, es necesario adaptar el régimen sancionador para excluir de las infracciones aquellas situaciones en las que la falta de infraestructuras públicas adecuadas impida el cumplimiento de los requisitos establecidos, siempre que las empresas hayan actuado con la diligencia debida para cumplir la normativa.

Esta modificación garantiza una respuesta normativa adecuada y proporcional a las condiciones reales del sector, evitando penalizar injustamente a las empresas por circunstancias que escapan a su control y responsabilidad.

En su virtud,

SOLICITO, tenga constancia y se dé por instruida del escrito de ALEGACIONES presentado en el trámite de audiencia e información pública del Projecte de decret de modificació del Decret 21/2017, de 5 de maig, pel qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, y en virtud de todo lo expuesto, verifique dicho proyecto para que sea conforme a Derecho y a los intereses generales de los usuarios e involucrados, procurando alcanzarse un consenso entre todos los afectados por el proyecto».

Resposta:

Respecte a la primera sol·licitud (sol·licitud de supressió de l'article 1.2), cal fer menció, un altre cop, a l'informe de l'Advocacia de la Comunitat Autònoma va emetre, el 27 de juliol de 2023, sobre els dubtes interpretatius relacionats amb l'activitat d'arrendament nàutic i transport marítim, exposant que:

[...] La actividad de arrendamiento de embarcaciones de la lista 6a que es objeto de consulta está regulada, en el ámbito autonómico, en el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, y es una actividad, como ya hemos dicho, distinta a la de transporte marítimo con finalidad turística o recreativa. La diferencia estriba en la oferta de ocio que, además del alquiler, se incluye en éstos últimos.

Así, el artículo 2 de la Ley de 11/2010, de 2 de noviembre, de transporte marítimo de las Islas Baleares establece que la misma se aplica, como hemos dicho antes, a la actividad de transporte marítimo de pasajeros, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones o buques registrados debidamente y a cambio de una remuneración, sea directa o indirecta, con independencia de la finalidad que tenga; en consecuencia, queda fuera de su ámbito el transporte con fines de esparcimiento que se haga sin contraprestación económica.

En consecuencia, la Ley 11/2010 de Transporte Marítimo sería de aplicación a todas aquellas embarcaciones y buques inscritos en la lista 2º que transporten a más de 12 pasajeros con independencia de su eslora, y solo dicho tipo de embarcaciones o buques pueden realizar transporte marítimo.





No debe confundirse la ampliación efectuada en las habilitaciones anejas de las titulaciones para poder pilotar las embarcaciones de recreo que hemos analizado antes en este informe con una habilitación para realizar otra cosa que no sea ciertas actividades comerciales, como transportas hasta a 6 personas a distancias no superiores a 5 millas de la costa.

En todo caso, y como hemos expuesto, si lo que se realiza es el "alquiler por plazas" o la venta de tiques individuales, estaríamos fuera también de la actividad de arrendamiento náutico, que la Ley 14/2014 -estatal y básica- determina como el arrendamiento de un buque o embarcación: en caso distinto, como en el de la realización de excursiones marítimas mediante la venta de plazas individuales dentro de la embarcación, estaría tratándose de una actividad diferente que no está amparada por la declaración responsable del Decreto 21/2017.

Claramente lo determina el artículo 4 del Decreto citado, que hemos transcrito al inicio de este informe, y que establece que:

- 1. El alquiler de embarcaciones y buques de recreo puede hacerse sin dotación o con dotación.*
- 2. En el alquiler sin dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria la embarcación o buque exclusivamente, sin que incluya, en modo alguno, actividad complementaria alguna de ocio, turística o recreativa, por lo que se le exige disponer de la titulación náutica suficiente para su gobierno, sin la cual se tendrá que abstener de formalizar el contrato.*
- 3. En el alquiler con dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria, además de la embarcación o buque de recreo, la dotación, siendo en este caso la persona encargada del gobierno de la nave la que obviamente tendrá que disponer de la titulación prevista por la normativa vigente".*

I amb les següents conclusions:

1º Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico no pueden realizar otras actividades, no alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza.

2º Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que no cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico tampoco pueden alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza

3º Para que las embarcaciones o buques inscritos en otras listas puedan hacer excursiones marítimas mediante la venta de tiques deberán cumplir con los requisitos exigidos para la realización del transporte marítimo turístico que hemos expuesto en este informe.





4º No es posible realizar tantos contratos individuales de arrendamiento como personas a bordo de la embarcación, porque el objeto del arriendo es la embarcación o buque en sí.

En segon lloc, aclarir quin es el concepte de transport turístic de passatgers. Aquest concepte es troba, dins de la normativa autonòmica, a l'article 3 de la Llei 2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, que el defineix com:

«9. Transports de passatgers: els destinats principalment al transport de persones i, si s'escau, els seus equipatges i vehicles d'ús particular, mitjançant vaixells registrats per a aquesta finalitat.

10. Transports marítims de passatgers de caràcter turístic o recreatiu: aquells en els quals l'activitat de transport s'acompanya d'altres activitats i serveis accessoris de caràcter turístic, hoteleria, lleure, educatiu o de naturalesa anàloga, a canvi d'una contraprestació econòmica, amb independència de si ho és amb reiteració o no de l'itinerari, el calendari i l'horari, i de la modalitat de contractació».

El Reial Decret 1027/1989, de 28 de juliol, sobre l'abanderament, matriculació de vaixells i registre marítim, estableix que a la llista segona «b) En la Lista Segunda, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos» i a la llista sisena «f) En la lista sexta se registrarán los buques de recreo cuya eslora de casco (Lh) sea superior a 24 metros, con un desplazamiento inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, así como las embarcaciones de recreo cuando unos y otras se exploten con fines lucrativos para el ocio, el deporte o la pesca no profesional».

Per tant, les activitats de transport marítim de passatgers de caràcter turístic, queden reservades pel Reial Decret 1027/1989 a les embarcacions de llista segona, les activitats de lleure, esport i pesca no esportiva, queden reservades a les embarcacions i vaixells d'esbarjo de la llista sisena.

De la mateixa manera, cal rebatre l'afirmació sobre que «La restricción propuesta podría responder a intereses de ciertos sectores del sector náutico distintos de la lista 6º con el fin de excluir a los operadores económicos que explotan estas embarcaciones de un mercado relevante, y realizar con ello una reserva o monopolio ilegal que puede constituir una ayuda de estado también incompatible [...]».





Una vegada vista la normativa vigent respecte a quines son les definicions de transport marítim de caràcter turístic i les de les activitat nàutiques d'esbarjo, la tipologia de les embarcacions que les poden dur a terme i la regulació que es fa es considera que no té base legal aquesta afirmació de l'associació.

De la mateixa manera, no es cerca limitar o prohibir una activitat en concret a les embarcacions de la llista sisena. Aquesta activitat, aplicada correctament la normativa, no estava permesa i l'únic que es fa amb la redacció del decret es aclarir aquesta circumstancia.

També cal aclarir que significa una reserva il·legal d'una activitat o establiment d'un monopoli.

Es pot definir un monopoli com una situació de mercat en la qual un únic agent econòmic controla l'oferta d'un bé, servei o activitat eliminant la competència. Pretendre establir relació entre regular una activitat i establir una sèrie de requisits amb una situació de mercat en la qual un únic agent econòmic controli l'oferta d'una activitat és desconèixer la realitat del sector, on una de les característiques a dia d'avui es la diversitat d'oferta al mercat, amb múltiples agents econòmics.

Per tant, no es pot acceptar aquesta al·legació.

Respecte a la segona al·legació (supressió del article 3.5 in fine), es pot reproduir la resposta a la primera al·legació íntegrament.

Per tant, no es pot acceptar aquesta al·legació.

Respecte a la tercera al·legació (modificació de l'article 6.2), s'ha d'analitzar el contingut d'aquest article:

«2. Per a l'exercici de l'activitat s'ha de disposar de les autoritzacions preceptives per amarrar, embarcar i desembarcar a ports o llocs de domini públic maritimoterrestre, dins l'àmbit territorial de les Illes Balears, on s'ha de dur a terme l'activitat.»

Es a dir, qui vulgui exercir l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears haurà de disposar d'una autorització per amarrar, embarcar i





desembarcar a ports o llocs de domini public maritimoterrestre a les Illes Balears.

No s'exigeix com a requisit únic i exclusiu per l'activitat disposar d'un amarrament a un port de les Illes Balears.

Per tant, no s'entén que la justificació de la proposta feta per l'associació estigui basada en una exigència inexistent dins del projecte de decret.

Per a la redacció del projecte de decret es va tenir en compte la realitat del sector en l'actualitat, on no tota es dur a terme a amarraments a ports esportius, sinó que existeix diversitat de maneres de exercir-la, com per exemple des de rampes, boies o punts del litoral de la costa balear. De la mateixa manera que es va tenir en compte que també es dur a terme en llocs o punts de les Illes Balears des dels quals la activitat, sense la preceptiva autorització, no es pot dur a terme.

A més, la redacció proposada suposaria que la comunitat autònoma hauria d'imposar als gestors portuaris una sèrie d'obligacions que estan fora de les seves competències, circumstància totalment fora de la legalitat.

Per tant' no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la quarta al·legació (modificació de l'article 6.4) l'escrit de l'associació, formada per empreses i autònoms dedicats a l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, adueix que el decret redueix la vigència de les declaracions responsables a 1 any.

Aquesta vigència anual es va establir amb l'entrada en vigor de la Llei 3/2020, de 29 de desembre, de pressupost general de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2021, el dia 1 de gener de 2021.

Per tant, des de fa més de 4 anys que les declaracions responsables per a l'exercici de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears tenen una vigència anual.

L'afirmació que fa l'associació no és certa d'acord amb el contingut del Decret 21/2017, de 5 de maig, pel qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i





vaixells d'esbarjo a les Illes Balears. Aquest desconeixement de la normativa, reafirma la intenció que es persegueix amb aquest projecte de decret respecte a l'establiment de noves mesures de seguretat cercant la protecció dels interessats.

A més, d'acord amb l'article 7 de la Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici, on reproduïx íntegrament l'article 7.

Aquest estableix que les declaracions responsables o les autoritzacions per accedir a una activitat i exercir-la seran per temps indefinits, establint una sèrie d'excepcions, entre les que es troben:

«a) La declaracion responsable o la autorizacion se renueva automaticamente o solo este sujeta al cumplimiento continuo de los requisitos»

Es a dir, quan per a dur a terme una activitat o servei es presenti una declaració responsable on únicament es declara complir contínuament els requisits exigits per exercir aquesta activitat o servei, es podrà limitar la vigència de la declaració responsable.

Per tant, vist que al projecte de decret el que es fa es presentar una declaració responsable on es declara el compliment d'una sèrie de requisits per a dur a terme aquesta activitat i que aquesta vigència dels requisits haurà de complir-se mentre estigui vigent aquesta, ens trobam dins de les excepcions previstes a la norma.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a cinquena al·legació (modificació de l'article 6.3), es pot reproduir la resposta a la quarta al·legació.

Per tant, no es pot acceptar aquesta al·legació.

Respecte a la sisena al·legació (modificació de l'article 6.5), cal dir que existeix un dret fonamental en el dret marítim internacional, que es el dret al pas innocent, que permet als vaixells de tots als Estats a navegar a través de la mar territorial





d'altres Estats, sempre i quan no es perjudiqui la pau, l'ordre i la seguretat d'aquest Estat.

Aquest dret es troba regulat a l'article 17 i següents de la Convenció de les Nacions Unides sobre els Drets de la Mar i als articles 37 i següents de la Llei 14/2014, de 14 de juliol, de Navegació Marítima.

Aquest principi fonamental del dret marítim, traslladat a l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo suposa que les embarcacions habilitades a altres comunitats autònomes o estats poden exercir la seva activitat sempre únicament naveguin a l'àmbit territorial de les Illes Balears.

Una vegada que aquesta embarcació i vaixell faci servir punts, ports, instal·lacions o serveis dins de l'àmbit de les competències de la comunitat autònoma de les Illes Balears, aquesta haurà de complir amb la normativa pròpia de les Illes Balears i, per tant, haurà d'estar habilitada per a dur a terme l'activitat a les Illes Balears.

La proposta de redacció feta per l'associació no aporta res afegit al contingut de l'articulat de la norma, sinó que la fa redundant.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació

Respecte a la setena al·legació (modificació de l'article 9, lletra c, punt 3), relacionant amb el manifestat respecte a la sol·licitud de modificació de l'article 6.2, l'associació circumscriu l'embarcament i desembarcament de passatgers únicament a ports, circumstància que no es recull al projecte de decret, que es molt més restrictiu i permet que es dugui a altres punts o llocs de l'àmbit de les Illes Balears.

D'aquesta manera, restringir l'activitat de les embarcacions auxiliars únicament a ports, quan la realitat del sector indica unes altres circumstàncies, suposaria de facto una restricció injustificada a l'activitat.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la vuitena al·legació (modificació de l'article 9.c), no cal més que reproduir al punt anterior.





L'esborrany de decret no exigeix únicament està en disposició d'un amarrament, sinó que ja està previst que aquesta activitat es pugui dur a altres punts de les Illes Balears.

A més, es considera que es de sentit comú que tota activitat que es dugui a terme haurà de ser amb totes les autoritzacions preceptives per la normativa vigent.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a novena al·legació (modificació de l'article 11.c), l'associació proposa modificar:

- el punt 2, per permetre us de boies o fondejos regulats sense autorització,
- el punt 3, per incloure rampes, molls flotants i altres infraestructures habilitades per embarcar i desembarcar persones,

Resulta del tot impossible, i per tant inacceptable l'al·legació, l'ús de boies o fondejos regulats sense autorització, amb el pretext de la falta d'amarraments i que únicament estan regulats els fondejos per la normativa de preservació del medi marí (posidònia). A Balears existeixen de camps regulats de boies de competència estatal o autonòmica, de gestió directa o indirecta, als quals es necessària l'autorització per part del gestor d'aquestes instal·lacions, i també existeixen regulacions específiques del Parc Natural de Cabrera.

El volum d'activitat nàutica a la nostra comunitat autònoma fa necessari que els operadors que realitzen activitats econòmiques a la nostra comunitat tinguin un ampli coneixement de la regulació específica del sector nàutic balear.

Per tant, no es pot acceptar aquesta al·legació.

Finalment, respecte a desena al·legació (modificació de l'article 12), cal indicar que mitjançant la regulació continguda a un decret no es pot pretendre que quedin sense efecte les previsions d'una llei.

La proposta feta per l'associació és troba fora de l'ordenament jurídic, per tant, no es pot acceptar aquesta al·legació.





14. Associació Charter Nàutic Balears (ASNAUTICBALEARS)

Les alegacions que fa l'associació són les següents:

“Previamente a hacer las oportunas alegaciones en relación con el Proyecto de Decreto de Modificación del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, se debe poner en conocimiento del legislador lo siguiente:

1º.- En estos momentos la asociación está respaldada por más de cien personas físicas y jurídicas (autónomos y empresas) titulares de casi doscientas embarcaciones de recreo, muchos de ellos radicados en Ibiza, Mallorca y Menorca, siendo por tanto ASCNAUTIC BALEARS la asociación que mayor representación del sector del chárter tiene actualmente las Islas Baleares y, por lo tanto, entendemos debe ser oída en sus manifestaciones.

2º.- ASCNAUTIC BALEARS representa directa e indirectamente los intereses de muchos cientos, por no decir miles de trabajadores que de forma directa se benefician de nuestro sector y que, si se actúa de forma arbitraria y sin el conocimiento real de todo el sector, afectará al empleo y sostenibilidad de muchos negocios de las Islas Baleares.

3º.- Queremos puntualizar que ASCNAUTIC BALEARS está formado por empresas y autónomos debidamente dados de alta y con las embarcaciones y titulaciones en regla.

4º.- Muchos de los asociados tienen su estructura empresarial y laboral en las Islas Baleares (barcos, oficinas, empleados etc..) pero no disponen -por imposibilidad física ya que no hay disponibles- de atraques para todas sus embarcaciones.

5º.- Entendemos que el volumen de barcos que hay en las islas es directamente proporcional al número de solicitantes de este servicio y esto no lo va a cambiar el reducir el número de embarcaciones, es más, si se eliminan barcos ahora, habrá que aumentarlos en el futuro nuevamente para atender la demanda, por lo que, y debido a la falta real de atraques, volverán a estar de nuevo los barcos fondeados fuera, pero ahora en manos de las empresas que han promovido estos cambios.

Por todo ello, lo que solicitamos es adecuar la situación del sector a las necesidades existentes y que, por supuesto, sean reguladas acertadamente contando con un sector de importancia capital en la economía de las Islas Baleares.

Desde esta perspectiva, confirmamos el gran interés de ASCNAUTIC BALEARS en colaborar y contribuir en este proceso de reforma de la citada norma.





Dado que el Proyecto está actualmente en fase de audiencia e información pública, las propuestas y sugerencias generales de la ASCNAUTIC BALEARS durante esta fase podrían concentrarse en las siguientes cuestiones:

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto

- 1. Este Decreto tiene por objeto la regulación del ejercicio de la actividad de alquiler de embarcaciones y barcos de recreo en el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears.*
- 2. Las embarcaciones o barcos de recreo no podrán alquilarse con fines deportivos o recreativos de forma parcial, ni mediante la venta de tickets individuales.*

COMENTARIO Y PROPUESTA

Desde un punto de vista legal, no sería necesaria la inscripción en Lista 2º.

Entendemos que este primer artículo debería consagrar el principio de libertad de mercado, de acceso y de competencia en igualdad de condiciones entre las embarcaciones en alquiler, proclamando la necesidad de que no haya trato favorable a ninguna de las Listas ni a las embarcaciones de ninguna nacionalidad.

Artículo 6

Habilitación para el ejercicio de la actividad

- 1. La declaración responsable habilitará para el ejercicio de la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de ocio desde el día en que se presente, sin perjuicio de las facultades de comprobación, que corresponden a la dirección general competente en materia de transporte marítimo.*
- 2. Para el ejercicio de la actividad se debe disponer de las autorizaciones preceptivas para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimo-terrestre, dentro del ámbito territorial de las Illes Balears, donde debe llevarse a cabo la actividad.*
- 3. La persona declarante debe comunicar cualquier cambio en los datos o circunstancias consignadas en la declaración responsable, y el cambio debe inscribirse en el Registro balear de arrendamiento de embarcaciones y buques de recreo.*





Asimismo, se comunicará cualquier circunstancia relativa a la falta sobrevenida de cualquier requisito para el ejercicio de la actividad, lo que comporta la baja de la embarcación en el Registro.

Cuando la falta de requisitos sea temporal, previa comunicación de que se vuelven a cumplir los requisitos, la embarcación podrá volver a inscribirse por el tiempo restante hasta el plazo de un año desde la declaración inicial.

No será necesario comunicar las circunstancias que comporten el incumplimiento para períodos inferiores a 15 días, sin perjuicio de que la embarcación no pueda alquilarse durante estos períodos.

4. Las declaraciones responsables y las sucesivas renovaciones tendrán una validez de un año desde la fecha de su presentación en el registro.

5. El reconocimiento del derecho a ejercer la actividad en otra comunidad autónoma no habilita para llevar a cabo la actividad en las Illes Balears, aunque puede navegarse y recalarse en las Illes Balears con origen en otras comunidades.

6. La declaración responsable no exige de obtener cualquier otra autorización o licencia que sea preceptiva ni de cumplir la normativa aplicable.

7. En el ejercicio de la actividad de alquiler deben tenerse en cuenta la normativa estatal y autonómica en materia de costas; las medidas relativas a reservas marinas y espacios naturales especialmente protegidos o incluidos en la Red Natura 2000, y las competencias de las autoridades portuarias y de las capitanías marítimas.

COMENTARIO Y PROPUESTAS A LA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 6.2

Desde un punto de vista de técnica legislativa, este ordinal segundo del artículo 6 adolece de una redacción, en primer lugar, confusa. Se desconoce qué son “autorizaciones preceptivas”, cual es el ámbito de actuación que deben abarcar, haciendo simplemente referencia a unas actividades tan genéricas como “amarrar, embarcar y desembarcar”.

En segundo lugar, este ordinal adolece también de una patente ausencia de identificación del órgano competente para la emisión de esas autorizaciones.

Por otra parte, de todos es conocida la problemática derivada de la falta de amarres en los puertos de la Islas Baleares, y muy especialmente en la isla de Ibiza, situación que obliga a la realización de embarques fuera de puerto.

Esta escasez de amarres autorizados en su puerto impediría a las empresas de alquiler cumplir con este (inconcreto) requisito de contar con “las autorizaciones preceptivas para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimoterrestre”.





Esta carencia exigiría, además, dar una solución inmediata a este problema y este Decreto podría ser una vía adecuada para ello, mediante una regulación positiva que autorice expresamente a las empresas de alquiler de embarcaciones a realizar embarques en localizaciones alternativas, fuera del marco portuario, para prestar el servicio de forma segura y eficiente a sus clientes.

No solo se debe evitar la imposición de multas por realizar embarques fuera de puerto, sino que, debido a la falta generalizada de amarres en las Islas Baleares -y muy especialmente en la isla de IBIZA- se debería facilitar el embarque mediante la instalación de muelles habilitados. Esto permitiría regular, incluso mediante un sistema de pago, el uso de dichos amarres por parte de las empresas de arrendamiento autorizadas, generando ingresos adicionales para la Administración y contribuyendo a un control más riguroso de los buques que operan sin la debida autorización en las Islas Baleares.

La aplicación de este ordinal segundo del artículo 6 tendría un impacto negativo en la economía local, generando un efecto dominó que afectaría no solo a las empresas de alquiler de embarcaciones, sino también a otros sectores relacionados con el turismo y la actividad marítima en las Islas Baleares. Por tanto, se propone que en este Decreto se regulen dos medidas específicas:

1.- La implantación de muelles habilitados para el embarque de pasajeros, designándose o creándose muelles habilitados específicamente para el embarque (marinas flotantes o espigones de madera, como existen en muchos países para poder efectuar las operaciones de embarque y desembarque de los clientes, o una zona de boyas con barqueros) de manera que se regule, incluso a través de un sistema de pago, el uso de dichos amarres por parte de las empresas de chárter autorizadas. Estas medidas supondrían si lugar a dudas un incremento de la seguridad para los pasajeros durante estas operaciones.

2.- El establecimiento de un plan de colaboración público-privada para la gestión conjunta de las posibles soluciones a este problema ampliamente detectado: la elaboración de un plan de acción conjunto entre las administraciones y el sector privado orientado a subsanar la deficiencia en la infraestructura portuaria, garantizando a corto plazo la continuidad de la actividad charter en Baleares resulta imprescindible.

Se solicita la reconsideración y modificación del proyecto de decreto para garantizar un marco regulador equitativo y ajustado a la realidad operativa del sector.

PROPOSICIÓN DE REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 6.2

2. Para el ejercicio de la actividad las empresas autorizadas dispondrán de muelles habilitados específicamente para el embarque y desembarque, cuya utilización será objeto de regulación por los organismos competentes.

La Administración podrá regular un sistema de tasas o precios públicos para la utilización de los amarres en estos muelles habilitados específicamente para el ejercicio de su actividad por las empresas de alquiler de embarcaciones de recreo.





Artículo 9

Requisitos y documentación necesaria para el ejercicio de la actividad

La persona arrendadora debe cumplir los requisitos y, en su caso, disponer de los documentos que se indican a continuación:

a) Relativa a la persona titular de la actividad:

- Si es persona física española, documento nacional de identidad vigente, y si es persona física extranjera, NIE y pasaporte.*
- Si es una persona jurídica o un establecimiento sin personalidad, documento de constitución inscrito en el registro oficial que corresponda, en el que debe figurar como objeto de la entidad la actividad de alquiler de embarcaciones y barcos de recreo.*
- En el caso de una persona física o jurídica con domicilio fuera del Estado español, identificación de un representante o consignatario con domicilio en el Estado español a efectos de notificaciones.*
- Tarjeta de identificación fiscal y justificante del alta del impuesto de actividades económicas, en su caso, en el epígrafe correspondiente a la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, en vigor y a nombre de la persona titular de la actividad.*

b) Relativa a cada embarcación o barco:

- En el caso de embarcaciones o barcos de bandera española, hoja de asiento o certificado de registro español-permiso de navegación en la Lista sexta del Registro de buques y empresas navieras o inscripción en el Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias.

Cuando la legislación en vigor así lo establezca, tendrán asignado un uso comercial de forma no temporal.

- En caso de embarcaciones o barcos de bandera extranjera, certificado de inscripción del registro oficial del país de abanderamiento, certificado de navegabilidad o documento equivalente y certificado de uso comercial, todos emitidos por las administraciones públicas competentes del país de abanderamiento.*
- La embarcación o buque enarbolará, en lugar visible, una bandera de código internacional de señales marítimas, durante todo el período de vigencia de la declaración responsable, de acuerdo con lo establecido en el anexo I.*
- Disponibilidad de la embarcación o buque de recreo mediante título justo: propiedad, usufructo, mandato, fletamento o cualquier otro título admitido en derecho.*
- Cobertura del seguro de la embarcación o buque de esparcimiento en los términos establecidos en el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas. Este seguro obligatorio se rige también, supletoriamente, por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro, sin que valga pacto en contrario.*





- Seguro de pasajeros, en las mismas cuantías establecidas en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de pasajeros.
- Documentación justificativa del pago de la tasa.

c) *Relativa en el lugar de desarrollo de la actividad:*

1. *Durante la vigencia de la declaración responsable debe acreditarse documentalmente que se dispone de alguna de las siguientes autorizaciones:*

- a) *Autorización de amarre a puertos, instalaciones marítimas o portuarias de las Islas Baleares.*
- b) *Autorización para el uso de boya o para el fondeo regulado y autorización para el embarque y desembarque de personas, provisiones, combustibles y residuos en los lugares desde los que puede empezar y terminar la autorización de arrendamiento.*
- c) *Autorización para el embarque y desembarque de personas, provisiones, combustibles y residuos en los lugares desde los que puede empezar y terminar la autorización de arrendamiento.*

Estas autorizaciones también incluirán las embarcaciones auxiliares.

2. *La actividad puede empezar y terminar en lugares diferentes siempre que estén autorizados.*

3. *En caso de embarcaciones y buques que por sus dimensiones no puedan amarrar en el puerto, el requisito relativo al lugar de embarque y desembarco podrán cumplirlo por las embarcaciones auxiliares.*

4. *Los cambios de lugar del ejercicio de la actividad deben comunicarse a la Dirección General de Puertos y Transporte Marítimo mediante el trámite telemático establecido al efecto.*

d) *Durante el ejercicio de la actividad se llevará a la embarcación la siguiente documentación, bien en papel o electrónicamente, con código seguro de verificación (CSV):*

Declaración responsable registrada electrónicamente.

- *Documentación justificativa del pago de la tasa.*
- *Acreditación documental del lugar de amarre o autorización para el embarque y desembarque en puertos o instalaciones portuarias o marítimas de las Illes Balears para cada contrato de arrendamiento.*
- *Seguro de la embarcación o barco de recreo y seguro de los pasajeros.*
- *Despacho de la embarcación o barco en vigor, en su caso.*
- *Contrato de arrendamiento de la embarcación o buque, que incluirá el número de registro de la declaración responsable.*
- *Registro de los pasajeros y tripulación que embarcan y desembarcan durante el contrato de arrendamiento, identificados con el nombre, DNI, NIE o pasaporte, nacionalidad y domicilio.*

COMENTARIO Y PROPUESTA

Dada la realidad de la falta de amarres suficientes en proporción al número de embarcaciones afectas a la actividad de arrendamiento de embarcaciones de recreo, las referencias a las





autorizaciones de amarre, embarque, desembarque... deben ser revisadas y adaptadas al contenido y redacción que finalmente se de al artículo 6 de este Decreto.

Capítulo III

Registro balear de arrendamiento de embarcaciones y barcos de recreo

Artículo 11

Registro balear de arrendamiento de embarcaciones y barcos de recreo

1. Se crea el Registro balear de arrendamiento de embarcaciones y barcos de recreo, como registro público de carácter administrativo, de ámbito autonómico y de acceso público, cuya gestión corresponde a la consejería competente en transporte marítimo.

2. El Registro debe incluir los siguientes datos:

a) Respecto de la persona física o jurídica titular de la actividad:

- 1. El nombre o la denominación.*
- 2. El número de identificación.*
- 3. El domicilio, el teléfono y la dirección de correo electrónico.*
- 4. En caso de que el domicilio sea fuera del Estado español, la identificación de un representante o consignatario con domicilio en el Estado español, a efectos de las notificaciones.*

b) Respecto de la embarcación:

- 1. El nombre.*
- 2. La matrícula.*
- 3. El número de identificación.*
- 4. El estado de abanderamiento.*
- 5. El número del certificado de uso comercial, en su caso.*
- 6. La eslora.*
- 7. La manga y el puntal.*
- 8. El tipo de propulsión y de combustible.*
- 9. La dotación, en su caso.*
- 10. La matrícula de la embarcación auxiliar, en su caso.*
- 11. El número máximo de pasajeros.*

c) Respecto al lugar donde se realiza la actividad (uno de los siguientes, indistintamente):

- 1. Lugar de amarre en puertos, instalaciones marítimas o portuarias de las Illes Balears.*
- 2. Lugar de uso de boya o de fondeo regulado, autorizado por la autoridad competente.*
- 3. Lugar autorizado para el embarque y desembarque de personas, provisiones, combustibles y residuos desde el que se puede empezar y terminar la autorización de arrendamiento.*

COMENTARIO Y PROPUESTA

Dada la realidad de la falta de amarres suficientes en proporción al número de embarcaciones afectas a la actividad de arrendamiento de embarcaciones de recreo, las referencias a las autorizaciones de amarre, embarque, desembarque... deben ser revisadas y adaptadas al contenido y redacción que finalmente se de al artículo 6 de este Decreto





Capítulo IV

Régimen sancionador

Artículo 12

Régimen sancionador

Las contravenciones de lo que dispone este Decreto se pueden sancionar de acuerdo con la tipificación y el procedimiento que prevé la Ley 2/2015, de 27 de febrero, de régimen sancionador en materia de actividades marítimas, náuticas y subacuáticas (deportivas y recreativas) en las Islas Baleares y, si procede, de acuerdo con lo que dispone la Ley.

COMENTARIO

La posibilidad de imponer sanciones por no contar con esa inconcreta autorización para amarrar, embarcar, desembarcar.. vulneraría los principios que rigen el Derecho administrativo sancionador ya que no es lícito penalizar una situación originada por la falta de infraestructuras públicas y no por una conducta dolosa o negligente de las empresas de arrendamiento de embarcaciones. La respuesta normativa debe ser adecuada y proporcional a las condiciones reales del sector.

Capítulo V

Buenas prácticas

Artículo 13

Seguridad de las embarcaciones y barcos y en la navegación

1. Las embarcaciones y buques cumplirán las condiciones de seguridad, conservación y equipamiento exigidas por la legislación aplicable en materia de marina mercante, y tendrán en vigor los certificados y reconocimientos.

2. El personal que gobierne y tripule las embarcaciones y buques estará en posesión de la titulación que les faculta para el ejercicio de la actividad.

3. El arrendador facilitará al arrendatario información sobre buenas prácticas en la navegación y en los fondeos, la prohibición de fondeo sobre posesión oceánica y la existencia de espacios protegidos y de reservas naturales, advirtiéndole que, por seguridad, consultará diariamente los partes meteorológicos en su zona de navegación o fondeo.

4. En cada contrato de arrendamiento constará que se cumplen los apartados 1 y 2 y que se ha informado al arrendatario sobre lo dispuesto en el apartado 3.

COMENTARIO Y PROPUESTA





La redacción del ordinal 3, además de no resultar clara, impone al arrendador una serie de obligaciones que se deben encontrar intrínsecas en cualquier navegante diligente y experimentado. Carece de toda lógica que deba ser el arrendador quien deba advertir al arrendatario que debe, por ejemplo, consultar el parte meteorológico.

Estas obligaciones son inherentes al navegante y no deben imponerse al arrendador que, de incumplir las mismas, puede ser sancionado.

Así mismo, el criterio de cumplimiento de la mismas es realmente subjetivo ya que no es posible establecer cuando se considera que el arrendatario ha sido debidamente informado.

Proponemos la eliminación del artículo 13.3 y, en consecuencia, también la del artículo 13.4.

Artículo 14

Gestión de residuos

Las embarcaciones y buques dedicados al alquiler deben cumplir las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques y del resto de normas europeas y nacionales en materia de gestión de residuos, en todo aquello que les sea de aplicación.

En cuanto a la prevención de la contaminación por aguas sucias, se cumplirá lo establecido en 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, y el Real Decreto 804/2014, de in hasta doce pasajeros, en todo lo que les sea de aplicación.

COMENTARIOS Y PROPUESTAS

Puntos limpios para aguas negras y gestión de basuras

La realidad de las infraestructuras hace muy difícil, por no decir imposible, el cumplimiento de esta obligación de vaciar las aguas negras. Hasta hace unos años había varios puntos en las Islas Baleares, pero estos ya no están disponibles. Estaríamos de nuevo ante una obligación cuyo cumplimiento no depende del administrado sino de las infraestructuras locales (inexistentes)

La única opción para poder cumplir esta obligación gestión de residuos impuesta por el artículo 14 sería a través del oportuno amarre (cuya disponibilidad como ya hemos advertido es escasa, por no decir nula) en alguna de las marinas, solicitar el permiso correspondiente y contratar un camión.

Resulta difícil de entender que se impongan obligaciones de difícil o imposible cumplimiento para el administrado.

La solución que se propone para posibilitar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 14 sería el acondicionamiento de zonas seguras para proceder al embarque y





desembarque de pasajeros y que estas zonas estén acondicionadas para el reciclaje de las basuras.

El pago de la oportuna tasa por recogida de basuras o reciclaje de la misma podría ser considerado, así como la adjudicación de esos servicios a empresas públicas o privadas mediante el concurso que se convoque al efecto.

La asociación ASNAUTIC BALEARS considera que el Proyecto de Decreto de Modificación del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, en su redacción actualmente propuesta, vulneraría la legislación vigente, y en concreto, la Ley 40/2025.

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece en su artículo 3, los principios generales que deben regular la actuación de las Administraciones Públicas, señalando:

“Artículo 3: Principios generales

1. Las Administraciones Públicas sirven con objetividad los intereses generales y actúan de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Constitución, a la Ley y al Derecho.

Deberán respetar en su actuación y relaciones los siguientes principios:

- a) Servicio efectivo a los ciudadanos.*
- b) Simplicidad, claridad y proximidad a los ciudadanos.*
- c) Participación, objetividad y transparencia de la actuación administrativa.*
- d) Racionalización y agilidad de los procedimientos administrativos y de las actividades materiales de gestión.*
- e) Buena fe, confianza legítima y lealtad institucional.*
- f) Responsabilidad por la gestión pública.*
- g) Planificación y dirección por objetivos y control de la gestión y evaluación de los resultados de las políticas públicas.*
- h) Eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados.*
- i) Economía, suficiencia y adecuación estricta de los medios a los fines institucionales.*
- j) Eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.*
- k) Cooperación, colaboración y coordinación entre las Administraciones Públicas”.*

Resulta indudable que pretender el cumplimiento de una obligación por parte del administrado -como es el contar con las autorizaciones preceptivas para amarrar, embarcar y desembarcar en puertos o lugares de dominio público marítimo-terrestre dentro del ámbito territorial de las Illes Balears- violaría los principios recogidos en este artículo 3 de la Ley 40/2015 puesto que, dada la constatada falta de puntos de amarre, embarque o desembarque de pasajeros, se estaría exigiendo al administrado una OBLIGACIÓN DE IMPOSIBLE CUMPLIMIENTO. Ello conculcaría el principio esencial que pesa sobre la Administración de prestar un servicio eficaz a los ciudadanos. ¿Qué servicio pueden prestar las empresas de esta asociación si se parte un requisito -amarre autorizado- de imposible cumplimiento? La actividad sería imposible de desarrollar afectando, como ya hemos expuesto, a una industria como la náutica de recreo que tiene una muy importante presencia en las Islas Baleares.





Igualmente, la aprobación de este Decreto supondría una vulneración de los principios contenidos en el artículo 4 de la Ley 40/2015. El artículo 4 de la misma es claro al señalar:

“Artículo 4. Principios de intervención de las Administraciones Públicas para el desarrollo de una actividad.

1. Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias.

Así mismo deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos.

2. Las Administraciones Públicas velarán por el cumplimiento de los requisitos previstos en la legislación que resulte aplicable, para lo cual podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias y con los límites establecidos en la legislación de protección de datos de carácter personal, comprobar, verificar, investigar e inspeccionar los hechos, actos, elementos, actividades, estimaciones y demás circunstancias que fueran necesarias”.

A la vista de este Proyecto de Decreto y de la realidad que hemos descrito en las Islas Baleares, y muy especialmente en la isla de IBIZA, la exigencia de estas licencias de amarre, embarque y desembarque, sin dar alternativa alguna a los administrados (muelles flotantes, boyas...) supondría un clarísimo quebranto del principio de proporcionalidad ya que -en contra de la dicción literal de este artículo 4 Ley 40/2015- se está estableciendo la medida más restrictiva, cual es exigir la posesión de una autorización o licencia de amarre que no es posible obtener y cuya ausencia imposibilitaría el ejercicio de la actividad de chárter.

Debemos, también, denunciar que en la tramitación de este proyecto la Administración no ha motivado la necesidad, como es su obligación, de exigir este requisito como medida para la protección del interés público, así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen. ¿Qué interés público se protege con esta exigencia? Muy al contrario, lo que se está haciendo es perjudicar a una industria de capital importancia en las Islas Baleares.

Debemos incidir en que -de continuarse con este texto sin acoger las modificaciones que ASNAUTIC BALEARS propone en este documento- se producirían diferencias de trato discriminatorias, puesto que solo podrían acceder al ejercicio de una actividad -tan esencial para el desarrollo económico de las Islas Baleares como el alquiler de embarcaciones de recreo algunas empresas por el simple hecho de contar o disponer de alguno/s de los escasos puntos de atraque/lugar de amarre/embarque o desembarque con los que cuenta las Islas Baleares, y muy especialmente en la isla de IBIZA.

El proyecto de Decreto, ni su Memoria de análisis de impacto normativo, ofrece alternativa alguna para poder continuar ejerciendo la actividad de alquiler de embarcaciones de recreo en condiciones de igualdad.





El impacto de esta modificación legislativa en el sector del chárter náutico afectaría también al empleo: la imposibilidad de ejercer esta actividad pondría en peligro el empleo de cientos de patrones que llevan años ejerciendo una actividad para la que están debidamente habilitados y en cuyo desempeño cuentan con muchos años de experiencia. Estos profesionales quedarían desprotegidos por un cambio legislativo caprichosos e injusto.

Así lo exponemos en nombre de la ASOCIACIÓ CHARTER NÀUTIC BALEARS (ASCNAUTICBALEARS)".

Resposta:

En resposta a la primera proposta (respecte de l'article 1) a cap lloc de l'article s'imposa una inscripció de cap embarcació a la llista 2^a, ni es restringeix la llibertat de prestació, de competència etc... Únicament es defineix quina és l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

A més, es menciona un suposat tracte de favor a cap llista, sense especificar quina llista queda privilegiada amb aquest article, ni fonamentar ni especificar quin seria aquest privilegi, tot i que en cap cas entenem es doni.

De la redacció de la proposta es pot entendre que amb el projecte de decret es pretén privilegiar a la llista segona per a dur a terme l'activitat, quan a l'articulat del mateix projecte de decret s'especifica clarament que aquesta activitat tan sols es podrà dur a terme per «[...] embarcacions i els vaixells d'esbarjo de bandera espanyola dedicats al lloguer han de constar inscrits en la llista sisena del Registre de vaixells i empreses navilieres. No es permetrà realitzar l'activitat de lloguer nàutic a les embarcacions o vaixells que tinguin autoritzat un canvi temporal d'ús privat a comercial. També poden estar inscrits en el Registre especial de vaixells i empreses navilieres de Canàries, o en qualsevol altre registre especial espanyol que s'habiliti per al lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo [...]».

Per tant, no es pot acceptar aquesta proposta.

En resposta a la segona proposta (modificació de l'article 6.2) l'associació al·lega que l'article no especifica quines son les autoritzacions preceptives per amarrar, embarcar i desembarcar.





Per tècnica legislativa es va decidir no fer un llistat tancat de quines són aquestes autoritzacions perquè la casuística es molt gran i en constant evolució. Fer una enumeració tancada suposaria fer modificacions constants del decret per adaptar el marc legal a la realitat del sector.

A més, es considera que les empreses del sector han de ser coneixedores de quines són les seves obligacions i, per tant, que a l'hora de fer servir una instal·lació per dur a terme aquesta activitat es suposa que són conscients de les autoritzacions pertinents que han d'obtenir i a quin organisme o entitat ho han de sol·licitar.

També addueix una falta d'amarraments, especialment a l'illa d'Eivissa. El text de l'esborrany no circumscriu l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears únicament als amarraments als ports, també recull la possibilitat de fer aquesta activitat a boies, fondejos i rampes autoritzades o punts del espai marítim - terrestre, sempre que s'estigui en possessió de les autoritzacions preceptives per fer aquest ús. I aquesta exigència ara plasmada al projecte de decret no és de nova creació, sinó que cada normativa sectorial, dependent de cada instal·lació, ja l'exigia. El que es fa es recollir aquesta obligació a l'articulat vista la realitat del sector, on les embarcacions i vaixells embarquen i desembarquen els seus clients a instal·lacions o punts on no es s'està autoritzat o, directament, està prohibit.

L'associació fa dues propostes específiques per incloure a l'articulat del projecte de decret:

- creació de molls habilitats per embarcar passatgers,
- creació de un pla de col·laboració public - privada per a gestionar les possibles solucions al problema de la manca de deficiència,

Aquestes dues sol·licituds no es poden incloure a l'articulat del projecte de decret perquè la creació i gestió de instal·lacions portuàries no es trobam dins de les competències de la Direcció General de Ports i Transport Marítim ni poden ser objecte de regulació a aquest projecte de decret.

Per tant, no es pot acceptar aquesta proposta.





Respecte a la tercera proposta (de modificació de l'article 9) i quarta proposta (modificació de l'article 11), en concordança amb la resposta a la segona proposta i que la modificació que es proposa dels articles 9 i 11 del projecte de decret es basa en la suposada falta d'amarraments, no cal més que reproduir aquesta resposta:

«El text de l'esborrany no circumscriu l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears únicament als amarraments als ports, també recull la possibilitat de fer aquesta activitat a boies, fondejos i rampes autoritzades o punts del espai marítim - terrestre, sempre que s'estigui en possessió de les autoritzacions preceptives per fer aquest ús».

Per tant, no es pot acceptar aquesta proposta.

Respecte a la cinquena proposta, respecte a la impossibilitat de sancionar per la falta de permisos i autoritzacions per amarrar, embarcar i desembarcar perquè aquesta falta està originada per una manca d'infraestructures públiques, cal reproduir la resposta a la segona proposta:

«El text de l'esborrany no circumscriu l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears únicament als amarraments als ports, també recull la possibilitat de fer aquesta activitat a boies, fondejos i rampes autoritzades o punts del espai marítim - terrestre, sempre que s'estigui en possessió de les autoritzacions preceptives per fer aquest ús»

Per tant, amb una actuació diligent de les empreses i autònoms que vulguin dur a terme l'activitat a un lloc concret (on estigui permesa l'activitat) per obtenir els permisos per embarcar o desembarcar, ja sigui a amarraments, boies autoritzades, rampes, punts o llocs del litoral balear, etc... seria més que suficient per complir amb tots els requisits que recull el projecte de decret.

A més, cal recordar que tots aquests permisos i autoritzacions ja es troben regulats a la normativa sectorial pròpia de cada instal·lació o punt on es pot dur a terme l'activitat.

El que no es pot permetre i es el que es pretén amb la regulació que recull el projecte de decret es que es dugui a terme l'activitat sense els permisos o





autoritzacions preceptives o directament a llocs on està prohibida l'activitat, circumstància que es dona dia a dia, i contra la que es vol actuar per salvaguardar els drets del clients i del medi natural de les Illes Balears.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la sisena proposta (eliminació dels punts 3 i 4 de l'article 13), el capítol V, on figura l'article 13, és capítol on es fa una enumeració i recordatori de les obligacions en matèria de seguretat i mediambientals.

I es considera oportú que aquest decret faci aquest recordatori observada la realitat del sector, on a diari es poden observar actuacions i activitats contraries a aquestes bones practiques.

En conseqüència, es va considerar recomanable fer un recordatori del compliment d'aquestes mesures dins de l'articulat del decret, sense imposar cap obligació relativa a aquestes mesures de seguretat i mediambientals.

Com be diu l'associació al seu escrit, el que es recull al projecte de decret són obligacions inherents als navegants. Per tant, es recomanable que es faci un recordatori, sobretot quan la majoria dels lloguers que es duen a terme són amb gent estrangera, no familiaritzada amb l'entorn ni amb la normativa que regeix al sector.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la setena proposta, respecte de l'article 14 del projecte de decret. Aquest article, al igual que l'article 13, tan sols recull un recordatori de la normativa de gestió de residus, per la qual cosa que s'afirmi que no es compleix amb les obligacions que contenen el Conveni Internacional per la prevenció de la contaminació, la normativa europea i estatals de gestió de residus, el Reial Decret 339/2021 i el Reial Decret 804/2014, a més de ser preocupant, no fa més que reafirmar la necessitat de la inclusió d'aquest article al projecte de decret.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Finalment, respecte a la possibilitat de vulneració dels articles 3 i 4 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, del Regim Jurídic del Sector Public, per imposar «[...] al





administrado una OBLIGACION DE IMPOSIBLE CUMPLIMIENTO [...]» cal recalcar que el projecte de decret no estableix que tan sols es pugui dur a terme l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo els propietaris d'embarcacions amb amarrament autoritzat, sinó que també es permeten alternatives com són rampes i boies autoritzades i punts del litoral de la costa balear on es permeti aquesta activitat i que estiguin autoritzats.

Es torna a remarcar que aquestes usos autoritzats ja es troben regulats a la normativa sectorial i que el projecte de decret únicament recalca la necessitat de contar amb els permisos pertinents per a l'ús de les instal·lacions o del domini marítim-terrestre de les Illes Balears. En cap cas es crea una nova obligació al respecte, al contrari, es cerca el compliment de les obligacions ja establertes i que el dia a dia de l'activitat demostra que no es compleixen.

Per tant, dades les diferents possibilitats existents per a dur a terme l'activitat fora dels amarraments autoritzats recollides a l'esborrany de decret, totes elles factibles, no es poden acceptar les al·legacions fetes per l'associació.

Per tant, no s'accepta aquest al·legació.

15. Salvem Sa Badia de Portmany

Les al·legacions que fa l'associació són les següents:

"Hemos tomado nota de los nuevos artículos sobre medio ambiente que fueron integrados al decreto. Sin embargo, teniendo en cuenta la realidad del contexto estival en Baleares, y particularmente en las Pitiusas, queremos resaltar que el trámite de acceso a la actividad de alquiler carece de requisitos serios que permitan un control real y efectivo sobre el tráfico náutico y garantice la protección del entorno natural. En esencia, si bien se enumeran varios "requisitos" para la actividad en sí, el único requisito real para acceder al permiso sigue siendo una simple declaración responsable: todos sabemos la falta de recursos humanos para el control del cumplimiento de dichos requisitos. La actual situación no mejoraría de ahora en adelante si no se prevén medidas adecuadas.

Desde Salvem sa Badia de Portmany exigimos una propuesta honesta que regule el acceso a la actividad de alquiler náutico tomando en cuenta el contexto real en Baleares, y no un marco teórico donde supuestamente existen los controles necesarios para regular dicha actividad.

Pedimos que esta oportunidad de modificación de la legislación esté en acuerdo con la realidad territorial balear y contemple la fragilidad del entorno natural. En el caso de los espacios naturales sensibles de las Pitiusas, podemos citar:





ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

- Reserva Natural d'es Vedrà i es Vedranell
- Reserva Natural dels Illots de Ponent
- Reserves Naturals de ses Salines d'Eivissa i Formentera
- Parc Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera

ESPACIOS DE LA RED NATURA 2000

- Canal de Ibiza (LIC)
- Espacio marino del poniente y norte de Ibiza (ZEPA)
- Illots de Ponent d'Eivissa (ZEC)
- Es Vedrà - Es Vedranell (ZEPA)
- Costa de l'Oest d'Eivissa (ZEC)
- Cap Llençisca - Sa Talaia
- Ses Salines d'Eivissa y Formentera (ZEPA)
- Espacio marino de Formentera y del sur de Ibiza (ZEPA)
- La Mola (ZEPA)
- Àrea marina de Platja de Tramuntana (ZEC)
- Àrea marina de Platja de Migjorn (ZEC)
- Àrea marina de cala Saona (ZEC)
- Cap de Barbaria (ZEPA)
- Àrea marina del cap Martinet (ZEC)
- Espacio marino del levante de Ibiza (ZEPA)
- Tagomago (ZEPA)
- Àrea marina de Tagomago (ZEC)
- Nord de Sant Joan (LIC)
- Xarraca (LIC)
- Espacio marino del poniente y norte de Ibiza (ZEPA)
- Es Amunts d'Eivissa (LIC)
- Àrea marina de ses Margalides (LIC)
- Illa d'en Calders (ZEPA)

Si bien estamos a favor de una simplificación de los trámites administrativos en general, en el caso del alquiler náutico en las Islas Baleares, y en las Pitiusas en particular, pedimos contemplar el artículo 47 de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea, relativa a los servicios en el mercado interior, que prevé excepciones en esta materia:

“En aras de la simplificación administrativa, no deben imponerse de forma generalizada requisitos formales, como la presentación de documentos originales, copias compulsadas o una traducción compulsada, excepto en aquellos casos en que esté justificado objetivamente por una razón imperiosa de interés general, como, por ejemplo, la protección de los trabajadores, la salud pública, la protección del medio ambiente o la protección de los consumidores. También es necesario garantizar que la autorización de acceso como norma general a una actividad de servicios o a su ejercicio en todo el territorio nacional, a no ser que esté objetivamente justificado exigir una autorización individual para cada establecimiento —





por ejemplo, para cada implantación de grandes superficies comerciales—, o una limitación de la autorización a un lugar específico del territorio nacional, por una razón imperiosa de interés general.”

Concretamente, pedimos que el permiso de alquiler náutico se pueda tramitar únicamente presentando los siguientes documentos:

- Declaración responsable;*
- Comprobante de estar en disposición de un punto de amarre en Baleares o de autorización de acceso a una rampa;*
- Comprobante de participación a una formación básica obligatoria (navegación, seguridad, zonas protegidas, zonas Natura 2000, buenas prácticas de fondeo, instrucciones de gestión de residuos, aguas grises y aguas negras);*
- Registro de la actividad de alquiler a terceros.*

Además, le pedimos al Govern Balear eliminar el artículo 10 (‘Excepciones’) del Real Decreto 875/2014, que permite el manejo sin titulación de embarcaciones con motor de eslora menor a 5 metros:

“Para el gobierno de embarcaciones a motor con una potencia máxima de 11,26 kilovatios y hasta 5 metros de eslora, las de vela hasta 6 metros de eslora y los artefactos flotantes o de playa, a excepción de las motos náuticas, no será preciso estar en posesión de las titulaciones reguladas en este real decreto, siempre que no se alejen más de 2 millas náuticas de un puerto, marina o lugar de abrigo y la actividad se realice en régimen de navegación diurna.”

Resposta

Respecte a la primera al·legació (obligació de presentació d'altre documentació a més de la declaració responsable), com ja ha estat exposat anteriorment a aquest informe, el procediment establert es el de declaració responsable d'acord amb l'article 69.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les Administracions Públiques («A los efectos de esta Ley, se entenderá por declaración responsable el documento suscrito por un interesado en el que éste manifiesta, bajo su responsabilidad, que cumple con los requisitos establecidos en la normativa vigente para obtener el reconocimiento de un derecho o facultad o para su ejercicio, que dispone de la documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la Administración cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento de las anteriores obligaciones durante el período de tiempo inherente a dicho reconocimiento o ejercicio. [...]»).

La exigència en un procediment on estigui establert com a presentació de declaració responsable de qualsevol altre documentació de manera obligatòria,





significaria pervertir el sentit de la norma i establir, de facto, com a un procediment d'autorització per a dur a terme l'activitat.

Per tant, no s'accepta aquesta proposta.

Respecte a la segona proposta (eliminar l'article 20 del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo) no es possible per ser la norma que es proposa modificar del Govern de l'Estat. Per tant, la Comunitat Autònoma de les Illes Balears no té competència per modificar aquesta norma.

Per tant, no es pot acceptar aquesta proposta

16. Listaseptima SL

Les alegacions que fa la societat són les següents:

"1º. En primer lugar, desde una óptica estrictamente jurídica, el precepto transcrito de la norma en cuestión, artículo 3.3 párrafo primero, es contrario a la distribución competencial entre Estado y Comunidades Autónomas consagrada por el Texto Constitucional de 1978.

En este punto, resulta esencial tomar en consideración el cambio normativo introducido por el artículo 9 a) del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, de 21 de marzo de 2023, según el cual: "Los buques y embarcaciones de recreo solicitarán una autorización expresa de despacho en los siguientes casos:

a) Cuando se solicite un cambio temporal de uso privado a comercial, por un plazo no superior a tres meses".

La entrada en vigor de dicho precepto está prevista, de conformidad con el apartado segundo de la Disposición Final Primera del Real Decreto 587/2024, de 25 de junio, sobre prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, para el día 15 de agosto de 2025.

Por otra parte, con fecha 14 de enero de 2025, el Portal de Transparencia del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del Gobierno de España, ha publicado un PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN DETERMINADAS NORMAS EN MATERIA DE MARINA MERCANTE, cuyo artículo Cuatro da nueva redacción al artículo 9 del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, de 21 de marzo de 2023, que vendría a establecer que:

"1. Los buques y embarcaciones de recreo solicitarán una autorización expresa de despacho en los siguientes casos:





a) Cuando se solicite un cambio temporal de uso privado a comercial, por un plazo no superior a tres meses consecutivos al año.

b) Cuando se pida una autorización puntual para un viaje o actividad distinta a la que el buque o embarcación de recreo está autorizado, siempre que la categoría de diseño lo permita.

c) Cuando se trate del primer despacho de un buque o embarcación de recreo de pabellón comunitario o de tercer país que vaya a operar en arrendamiento náutico en espacios marítimos españoles, de forma que se acredite que reúne los mismos requisitos exigibles a los de pabellón español.

2. Para la autorización del cambio temporal del uso privado de un buque o embarcación de recreo a otro comercial se exigirá el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Estar matriculada en la lista 7ª del Registro de Buques.

b) Disponer de certificados en vigor.

c) El buque o embarcación estará sometida al mismo régimen de reconocimientos aplicables a los buques y embarcaciones de recreo de lista 6ª. Los informes emitidos por la Entidad Colaboradora de Inspección tras la realización de esos reconocimientos deberán acompañar siempre al certificado de registro y navegación durante el plazo en que la embarcación esté autorizada a utilizarse para uso comercial.

d) Durante el periodo de tiempo en que se autorice al buque o embarcación realizar un uso comercial, dispondrá, además del seguro obligatorio de responsabilidad civil por los daños personales y materiales que pueda causar con ocasión de la navegación a terceros, de un seguro de accidentes que cubra los riesgos de muerte y accidente que puedan causar a todas las personas abordo. Las cuantías mínimas de estos seguros respetarán lo dispuesto en la normativa que los regule.

e) Durante el período de uso comercial, el buque o embarcación de recreo estará gestionado por una empresa dedicada al arrendamiento náutico o, en su caso, con capacidad para asumir las responsabilidades de este apartado. Corresponde a la empresa asumir la gestión del despacho de estos buques o embarcaciones durante el tiempo de uso comercial, así como solicitar la anotación en el registro de buques, con indicación del período que comprende.

En ningún caso se podrá utilizar el buque o embarcación para una actividad distinta del arrendamiento náutico regulado en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Tampoco el propietario del buque o embarcación ni persona relacionada con él podrá llevar a cabo su gobierno durante el período de cambio temporal de uso. Salvo cuando la gestión del buque o embarcación se lleve a cabo por una empresa de arrendamiento náutico, corresponderá al arrendatario la contratación del patrón o, en su caso, la dotación.

No se autorizará el cambio temporal del uso privado a comercial a las motos náuticas”.

El Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, fue promulgado a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en virtud de la competencia exclusiva que el Estado ostenta en materia de marina mercante y abanderamiento de buques por atribución constitucional directa del artículo 149.1 20º de la Carta Magna. Asimismo, el Real Decreto 186/2023 da debido





cumplimiento y desarrollo a las previsiones contenidas en los artículos 263 c) y 266.4 a) y b) y la disposición final segunda del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y en los artículos 18, 21.1, 81 y 159 y la disposición final novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Para determinar el ámbito territorial de aplicación del citado Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, de 21 de marzo de 2023, ha de acudirse a lo dispuesto en el artículo 2.1 del mismo, a cuyo tenor: “Este reglamento será de aplicación tanto a los buques y embarcaciones civiles abanderados en España como a los extranjeros cuando naveguen en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción”.

Además, añade el artículo 3.2 a) de forma indubitada en su primer inciso que: “Los capitanes marítimos serán competentes para:

Conceder la autorización o prohibición de entrada y estancia de buques en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

De todo lo anterior, se colige que el ámbito de aplicación delimitado por el texto normativo del Real Decreto 186/2023, se extiende a todo el territorio nacional, sin que a día de hoy se haya dictado ley, reglamento u orden ministerial que contradiga, limite o condicione en forma alguna tal extensión de su alcance jurídico.

Todo ello resulta compatible con la invocación de competencias a que hace alusión el mentado Proyecto de decreto de modificación del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, básicamente los apartados 6 y 22 del artículo 30 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, en su redacción aprobada por la Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero. En base a ello, es a dicha Comunidad Autónoma a quien corresponde, en aplicación de las competencias que le son propias, determinar los requisitos concretos que las embarcaciones de recreo matriculadas en Lista Séptima que hayan obtenido autorización por parte de la Capitanía Marítima competente para un uso comercial de carácter temporal con arreglo a lo señalado en el artículo 9 a) del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, han de cumplir en el ámbito territorial de las Islas Baleares (a título enunciativo y sin ánimo exhaustivo: necesidad de presentación de declaración responsable, pago de la tasa que se establezca al efecto, suscripción de seguros de accidentes, responsabilidad civil o cualquier otro que se estipule, exigencia de acreditación de que la embarcación ostenta ITB en vigor, etc.).

Lo que en ningún caso resulta jurídicamente admisible es establecer una prohibición total de la actividad de alquiler a las embarcaciones matriculadas en Lista Séptima que hayan obtenido despacho-autorización para el cambio temporal a uso comercial con arreglo a la regulación establecida en el artículo 9 del Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, pues ello implicaría una vulneración de las competencias exclusivas que la Constitución atribuye al Estado, pudiendo generar en último término una eventual impugnación de la norma autonómica por parte del Gobierno central ante el Tribunal Constitucional con base en el artículo 161 de la Constitución.





2º. En segundo lugar, analizando la prohibición normativa que se anuncia en el párrafo primero del artículo 3.3 del Proyecto de decreto de Modificación del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, desde una perspectiva económico-social, se vislumbran igualmente inconvenientes prácticos de importante calado.

En caso de llevarse a efecto la prohibición proyectada, se generarían graves prejuicios en las expectativas patrimoniales de decenas de miles de propietarios particulares de embarcaciones matriculadas en Lista Séptima, la mayor parte de ellos dueños de embarcaciones de pequeña eslora destinadas a un uso familiar propio de gran tradición en el archipiélago balear, el cual se halla enormemente afectado a día de hoy por la dinámica de costes creciente que lleva aparejada la náutica de recreo.

La regulación legal impulsada por el nuevo artículo 9 del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima resulta esencial para todos los pequeños propietarios que actualmente encuentran grandes dificultades para sufragar los gastos de mantenimiento de sus embarcaciones, pues el poder combinar un uso privado de la embarcación con otro comercial por período máximo de tres meses anuales, coadyuvaría a la sostenibilidad económica y a un adecuado mantenimiento de este tipo de embarcaciones.

No es cierto, como se aduce desde determinados ámbitos, que ello genere una competencia desleal frente a empresas dedicadas al alquiler de embarcaciones matriculadas en Lista Sexta, o que ello supondría una ventaja competitiva para los propietarios particulares que obtengan despacho-autorización de uso comercial temporal, pues éstos han de cumplir exactamente los mismos requisitos fiscales, administrativos y de seguridad marítima que las embarcaciones de empresas profesionales, con lo que de facto dichos propietarios particulares estarían actuando legítimamente en el mercado como empresarios durante el tiempo que hayan obtenido el despacho pertinente por parte de la Capitanía Marítima que corresponda. No existe, por tanto, riesgo alguno de generar asimetrías de mercado por eventuales situaciones de desigualdad en las condiciones de competencia.

Tampoco es cierto que dicha liberalización, como igualmente se ha manifestado en determinados medios, vaya a causar una saturación en la explotación del litoral balear o en el uso de los caladeros propios de estas embarcaciones, puesto que es una medida que afectaría a embarcaciones ya matriculadas que disponen de puesto de amarre y, a lo sumo, sería susceptible de originar una deseable reposición de embarcaciones antiguas por otras nuevas, menos contaminantes y más eficientes, dada la posibilidad de los propietarios particulares de destinar sus embarcaciones de Lista Séptima a un uso comercial de forma temporal.

Tampoco puede desconocerse que en la práctica existe en el archipiélago balear un elevadísimo número de embarcaciones de Lista Séptima que lleva años alquilándose de forma irregular, sin ningún control efectivo y eludiendo cualquier tipo de obligación administrativa o de seguridad en la navegación. Es por ello que una medida como la impulsada por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, no solamente supondría un refuerzo en lo concerniente a la seguridad en la navegación marítimo-costera, sino también una indudable aportación en positivo al interés común como consecuencia de la ordenación de





la actividad de arrendamiento temporal de las embarcaciones de Lista Séptima que cumplan todas las exigencias marcadas por la nueva normativa (que son exactamente las mismas a las que están sometidas las embarcaciones profesionales matriculadas en Lista Sexta).

3º. Por todo lo anteriormente afirmado, se propone respetuosamente a la Administración a la que se dirige el presente escrito que en la tramitación parlamentaria de la norma autonómica en cuestión se suprima de su texto definitivo la prohibición contemplada en el párrafo primero del artículo 3.3.”.

Resposta:

Respecte a la primera al·legació, l'article 30 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, en la redacció aprovada per la Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, que estableix les matèries de competència exclusiva de la Comunitat Autònoma, recull, en l'apartat 6, el transport marítim exclusivament entre ports i punts de la comunitat autònoma, sense connexió amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials; en l'apartat 22, les activitats recreatives en aigües interiors; en l'apartat 11, el turisme, i en l'apartat 12, el lleure.

Per tant, la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, en virtut de les seves competències estatutàries, està habilitada per regular l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo dins l'àmbit territorial autonòmic, activitat que es du a terme amb finalitats esportives o recreatives.

En aquest sentit es va pronunciar el Consell Consultiu de les Illes Balears al seu dictamen núm. 11/2017, relatiu al Projecte de decret per qual es regula l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

Per tant, el màxim òrgan amb competències consultives (jurídiques) en la CAIB ja s'ha pronunciat sobre la competència de la Comunitat Autònoma respecte a la regulació de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears. D'aquesta manera, la comunitat autònoma té competències per a regular la activitat, sempre que es respecti la normativa bàsica de l'Estat, i establir els requisits per a dur-la a terme al seu àmbit territorial.

Cal aclarir que el despatx atorgat per les capitanies marítimes es un document en el qual es declara que una embarcació compleix amb les normatives en matèria de seguretat de la navegació, protecció i prevenció de la contaminació del medi ambient marítim. Però que per se, no autoritza a dur a terme una





activitat sense l'oportuna autorització o declaració responsable presentada davant de l'organisme competent en la matèria.

D'aquesta manera, encara que les capitànies marítimes atorguin la resolució de despatx d'una embarcació, aquesta resolució exposa que l'embarcació o vaixell en qüestió compleix els requisits de seguretat i protecció i prevenció de la contaminació del medi ambient marítim per dur a terme una determinada activitat, però, en el cas del lloguer d'embarcacions i lloguer d'embarcacions d'esbarjo, a aquelles comunitats autònomes on la competència hagi estat transferida, seran els organismes competents els que autoritzaran o no l'activitat i, en conseqüència, són els competents per establir els requisits per dur-la a terme. Són competències ben diferenciades i que no es poden confondre.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la segona al·legació (supressió de l'article 3.3 del projecte de decret), la al·legació feta de que existeixen un «[...] *elevadísimo número de embarcaciones de Lista Séptima que lleva años alquilándose de forma irregular [...]*» no suposa una justificació per legalitzar aquesta activitat.

Atès l'increment exponencial de l'activitat nàutica en la mar balear durant els últims anys, la sensibilitat mediambiental actual va més en la línia de la limitació i el control del nombre d'embarcacions, que de la promoció i increment de l'activitat.

D'altra banda, la nostra normativa fiscal per a la gestió de les instal·lacions portuàries, preveu de manera diferenciada l'ús privat i el comercial: diferents taxes i també diferent planificació dels usos portuaris, per tant, les embarcacions que gaudeixen d'un amarrament per a un ús privat haurien de renunciar al mateix per a poder fer un ús comercial de la seva embarcació. No està previst el doble ús de les embarcacions. A Balears existeix una llista d'espera per a ús privat, no comercial, de més de 7.000 sol·licituds en les instal·lacions de pròpies de la Comunitat Autònoma que van vinculades a un ús social i privat dels amarraments.

Aquest Decret no pot legalitzar allò que és il·legal, i menys, en els termes que ho demana l'associació, prescindint de les competències d'altres administracions per determinar l'aptitud de les embarcacions per a l'ús en qüestió.





De tal manera, que no es pot acceptar de cap manera aquesta al·legació.

17. Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa

Les al·legacions que fa l'associació són les següents:

"PRIMERA. Adequació de la norma.

Com ja vàrem transmetre en el tràmit de consulta prèvia, celebrem que el Govern Balear vulgui abordar una problemàtica cada cop més urgent i que requereix adaptar-se a la situació actual: la regulació del lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears.

Aquesta iniciativa evidencia una preocupació compartida per protegir els valors ambientals i socials d'un entorn tan fràgil com el d'aquestes illes, tot reconeixent la importància de gestionar adequadament l'ús del medi marí.

Com a entitat compromesa amb la defensa i protecció del territori i la biodiversitat, consideram que aquest Decret suposa una oportunitat clau per fer front als reptes associats a l'increment exponencial del lloguer d'embarcacions. Aquesta activitat, si no es regula correctament, pot derivar en greus impactes per a la salut dels ecosistemes marins, la convivència i seguretat entre usuaris i la sostenibilitat de les nostres aigües i costes.

Això no obstant, el Decret no fa referència a la protecció del medi ambient en cap apartat, un aspecte essencial de la sostenibilitat que urgeix integrar a les normatives de lloguer nàutic, ja que la sostenibilitat econòmica depèn directament de la sostenibilitat del medi natural.

Així demanam que:

1. L'objectiu principal d'aquesta norma sigui garantir que l'activitat de lloguer d'embarcacions es desenvolupi d'una manera responsable, sostenible i respectuosa amb el medi ambient, tenint en compte els límits naturals de l'arxipèlag i assegurant que aquesta activitat econòmica no comprometi els recursos ni la qualitat de vida de les generacions futures. Així s'ha de recollir entre els punts de l'objecte d'aquest Decret, article 1.

2. Que el Decret suposi l'eliminació de la perillositat que existeix actualment en el desenvolupament de l'activitat de lloguer d'embarcacions i velers d'esbarjo, així com elimini la inseguretat que pateixen els usuaris del litoral (banyistes, bussejadors, piragüistes, etc.) en algunes interaccions.

3. Que aquest Decret impedeixi l'accés al lloguer d'embarcacions a persones que no compten amb cap titulació que demostrï coneixements en la navegació.

SEGONA. En referència a les excepcions, article 2.





En l'article 2 del Decret, s'exclou d'aplicació d'aquest a les embarcacions d'eslores no superiors a 2,50 metres. Això no obstant, el funcionament de les embarcacions inferiors a 2,50 metres que compten amb un motor, comporta una dificultat i un perill que també s'ha de regular. Aquest tipus d'embarcacions, per la seva mida reduïda, poden ser més vulnerables a condicions adverses, incrementant el risc d'accidents per als seus ocupants i generant situacions de perill per a la resta d'usuaris del medi marí.

Així, demanam que:

1. S'elimini l'exempció 2.a) Lloguer d'embarcacions d'eslora no superior a 2,50 metres sense motor.

TERCERA. En referència a les modalitats de lloguer, article 4.

En el punt 2 d'aquest article es diu:

En el lloguer sense dotació, la persona arrendadora ha de facilitar a la persona arrendatària l'embarcació o el vaixell d'esbarjo exclusivament, sense cap activitat complementària d'oci, turística o recreativa, per la qual cosa li ha d'exigir una prova que acrediti que disposa de la titulació nàutica suficient per governar la nau, sense la qual s'ha d'abstenir de formalitzar el contracte.

És a dir, exposa que la persona arrendadora ha d'exigir una prova que acrediti que la persona arrendatària disposa d'una titulació nàutica suficient per governar la nau, per a poder formalitzar el contracte.

Sent així, no s'entén com hi ha embarcacions que són llogades sense cap tipus de titulació que acreditin capacitats per a governar una embarcació.

Els usuaris sense cap tipus de coneixement demostrable no han de poder signar un contracte d'arrendament d'embarcacions sense dotació (tripulació). Si l'usuari no té prou experiència per gestionar l'embarcació de manera segura, especialment en zones amb gran afluència nàutica, condicions meteorològiques adverses o sensibilitat ambiental, aquesta situació pot comportar riscos.

Actualment, a través de l'article 10 Exempcions, del Real Decreto 875/2014, per el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo es permet el govern d'embarcacions a motor amb potència màxima de 11,25 kilovats i fins a 5 metres d'eslora sense necessitat de tenir titulacions. És important que aquesta excepció s'elimini per la seguretat de les persones i per a la protecció a la biodiversitat. S'ha observat un augment significatiu en els accidents i situacions perilloses en la mar. Moltes embarcacions manejades per persones sense experiència han causat col·lisions i accidents de diversa gravetat amb banyistes i altres usuaris de la mar. La falta de control i formació ha generat una preocupació creixent en els serveis de vigilància, que enfronten una sobrecàrrega en intentar manejar aquests problemes diaris. A més, és important destacar que aquesta regulació ha contribuït a





la degradació d'ecosistemes marins sensibles, com les prades de fanerògames, que són fonamentals per a la biodiversitat i la protecció costanera. El fondeig indiscriminat i la falta de formació dels navegants han agreujat el mal a aquests hàbitats clau, accelerant la seva deterioració.

Per altra banda, actualment existeix una proposta de modificació del Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el cual se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, per permetre que les embarcacions d'esbarjo destinades a ús privat (llista 7ª) puguin ser llogades temporalment per un màxim de tres mesos a l'any, sempre que compleixin determinats requisits. Les aigües de les Illes Balears i altres zones costaneres ja pateixen una forta pressió per l'excés d'embarcacions durant els mesos d'estiu. Permetre que més embarcacions privades es destinin al lloguer temporal pot agreujar el problema.

També, les empreses de lloguer (llista 6a) han de complir normatives de seguretat, assegurances i manteniment, mentre que els propietaris privats podrien no tenir la mateixa experiència ni assegurar el mateix nivell de supervisió. Això podria traduir-se en un increment d'accidents, mal ús d'embarcacions i pràctiques de navegació irresponsables, ja que els usuaris del lloguer no sempre tenen la formació adequada. A més, permetre el lloguer de vaixells privats sense els mateixos requisits, crearia una competència deslleial que podria perjudicar el sector professional. Tampoc hi ha garantia que un propietari només llogui l'embarcació durant tres mesos, perquè els mecanismes de control podrien ser fàcils d'esquivar, derivant en un ús fraudulent del sistema i convertint embarcacions privades en negocis encoberts de lloguer.

Així, demanam:

1. Que s'especifiqui i es justifiqui la incoherència que apareix en el punt 2 de l'article 4.

Com pot ser que hi hagi embarcacions a motor que es lloguen sense titulacions si per a poder signar un contracte d'arrendament s'ha d'haver de demostrar que es disposa d'una titulació.

2. Que s'insti al Govern d'Espanya a modificar l'article 10 del Real Decreto 875/2014, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo, perquè s'anul·li l'exempció de navegació sense titulació per embarcacions a motor amb una potència màxima de 11,26 kv i fins a 5 metres d'eslora.

3. Que s'insti al Govern d'Espanya a no permetre el canvi temporal de l'ús privat d'embarcacions d'esbarjo (llista 7a) a un ús comercial (llista 6a).

4. Que el Govern Balear no permet-hi el canvi temporal de l'ús privat d'embarcacions d'esbarjo a ús comercial, en l'àmbit de les aigües de la seva competència a través d'aquest Decret.

QUARTA. En referència a la declaració responsable, article 5.

Donades les infraccions que es produeixen diàriament al mar, a causa de l'augment d'embarcacions de lloguer al mar any rere any, especialment durant la temporada turística, es

104





fan necessàries altres mesures d'informació i prevenció més enllà d'una declaració responsable, per part de les persones físiques i jurídiques que vulguin exercir l'activitat de lloguer.

Aquesta declaració responsable es basa, segons l'esborrany del Decret, en el següent:

Es fan constar les dades identificatives i relatives a l'embarcació o al vaixell arrendat i al desenvolupament de l'activitat d'arrendament, entre d'altres. La persona interessada ha de declarar, sota la seva responsabilitat, que compleix els requisits que s'estableixen en aquest Decret per exercir l'activitat de lloguer d'embarcacions o vaixells d'esbarjo, que disposa de la documentació que preveu l'article 9 i que es compromet a mantenir el compliment d'aquests requisits durant el temps que dugui a terme l'activitat.

Creiem convenient que s'ha d'exigir a les empreses de lloguer d'embarcacions, l'obtenció d'una certificació específica de qualitat. Aquesta formació també podria incloure continguts específics sobre el respecte al medi marí, com l'evitació de fondejos sobre posidònia o la gestió adequada dels residus generats durant la navegació. Aquesta mesura asseguraria que tant el personal que gestiona els lloguers com els usuaris finals disposin dels coneixements necessaris per garantir la seguretat i una gestió responsable i respectuosa de les embarcacions enfront del medi marí, reforçant alhora la qualitat del servei.

Per aquest motiu, demanam:

1. Que cada patró d'empreses de lloguer superi un curs obligatori de bones pràctiques ambientals i de navegació, que haurà de renovar amb cada pròrroga del permís d'activitat. A més, haurà de comprometre's, mitjançant una declaració jurada, a adoptar aquestes pràctiques i a transmetre les mateixes a tots els usuaris de les embarcacions de l'empresa. Aquestes bones pràctiques s'hauran d'aplicar també en qualsevol activitat d'esport aquàtic per a la qual l'embarcació estigui equipada (motos nàutiques, busseig, tub respirador, etc.).

2. Que les empreses rebin informació detallada sobre les restriccions d'activitats dins els Espais Naturals Protegits, la Xarxa Natura 2000 i les Reserves Marines, així com sobre les sancions aplicables en cas d'incompliment. Especialment, s'ha de remarcar que està prohibit desembarcar en tots els illots, la necessitat de minimitzar la contaminació acústica i l'obligació de mantenir una distància de seguretat respecte als illots, especialment per a embarcacions a motor i aquelles equipades amb motos d'aigua.

QUINTA. En referència a l'habilitació per l'exercici de l'activitat, article 6.

Demanam:

1. Afegir un punt 8 de prioritat a les embarcacions sense emissions de CO₂. En cas d'haver-hi un nombre limitat de permisos d'activitat atorgats, s'ha d'integrar una clàusula de prioritat per a afavorir aquelles empreses amb embarcacions que no emetin CO₂, per a garantir la sostenibilitat mediambiental del sector i preservar el paisatge visual i sonor de les illes Balears.

SEXTA. En referència a l'article 8, comprovació.





Per una banda, per a poder garantir un millor control de les infraccions, s'ha d'augmentar els recursos i la coordinació amb les autoritats competents per identificar i sancionar amb més eficàcia les activitats il·legals relacionades amb el lloguer d'embarcacions. Igualment, caldria disposar de canals de denúncia ciutadana eficients que permetin registrar possibles irregularitats o activitats il·legals i activar la resposta dels agents de l'autoritat competents.

Això fomentaria una col·laboració més estreta entre la ciutadania i l'administració.

Per altra banda, consideram imprescindible realitzar un estudi exhaustiu del nombre d'embarcacions de lloguer que hi ha les Illes Balears, el qual permeti establir un límit basat en la capacitat de càrrega ambiental i social de l'arxipèlag.

Aquest estudi hauria d'incloure una anàlisi de la distribució espacial i temporal de les embarcacions, per identificar àrees especialment saturades o vulnerables. Aquesta informació seria clau per dissenyar polítiques de gestió que minimitzin els impactes ambientals, com la degradació dels fons marins, les molèsties a la biodiversitat o de manera indirecta l'erosió de la costa, així com per reduir els efectes socials negatius, com la saturació turística.

Per aquest motiu, demanam:

- 1. Afegir un punt 5 on es digui que s'augmenten els recursos i la coordinació amb les autoritats competents on inclou l'ús de tecnologia avançada per detectar embarcacions no registrades, una presència més activa en zones de gran afluència nàutica i l'enfortiment de la vigilància marítima.*
- 2. Afegir un punt 6 per posar en funcionament un número de telèfon amb canal de comunicació (tipus WhatsApp o Telegram) al qual els ciutadans puguin notificar d'infraccions en tot moment. Aquest telèfon ha d'estar actiu les 24 h, entès com un canal d'emergències. És necessari desvincular-ho del canal d'emergències 112 per no sobresaturar-ho.*
- 3. Afegir un punt 7 que obligui a establir un límit de capacitat de càrrega ambiental i social de l'arxipèlag per a valorar el nombre d'embarcacions de lloguer al que es pot arribar.*

SÈPTIMA. En referència als requisits i documentació necessària per a l'exercici de l'activitat, article 8.

Per a facilitar la detecció d'embarcacions il·legals i evitar la proliferació de fondejos il·legals, sovint sobre praderies de Posidònia, demanam:

- 1. Incorporar al punt b) relativa a cada embarcació o vaixell, els següents requisits:*

- Obligació de disposar d'un amarrament en un port de les illes Balears pel període d'activitat sol·licitat on es realitzarà: l'embarcament i desembarcament de passatgers, el buidatge d'aigües grises, la gestió dels residus i l'aprovisionament.





- En cas contrari, autorització per a accedir a la mar per una rampa habilitada i acreditació d'amarrament legal durant tot el període d'activitat per a evitar un excessiu trànsit en els embarcadors de les embarcacions de trànsit de badia.

OCTAVA. En referència al Registre balear d'arrendament d'embarcacions i vaixells d'esbarjo.

Pel que fa a digitalització i agilització dels tràmits, demanam:

1. Que l'arxiu "Declaracions responsables", de caràcter públic i accessible des de la web de la CAIB, es reorganitzi per "Nom del titular" per poder facilitar els controls d'embarcacions xàrter registrades. Actualment, es fa per data de renovació i això fa que aparegui un llistat enorme de declaracions responsables que fa molt complexa la consulta.

2. Que es crei una plataforma digital pública, no només per a l'administració gestora. Això permetrà una gestió transparent i eficient del registre d'embarcacions de lloguer. Aquesta eina ha d'incloure informació accessible sobre les embarcacions disponibles, la seva documentació actualitzada (certificats, assegurances, inspeccions, etc.) i les condicions del servei, reforçant la confiança pública i facilitant el seguiment administratiu. També es podria utilitzar la plataforma per a l'enregistrament de denúncia ciutadana d'irregularitats o activitats il·legals detectades, com a complement del canal de comunicació proposat en l'al·legació sexta.

Sol·licita

1. Que siguin ateses les al·legacions aquí plantejades i s'incorporin al projecte de Decret.
2. Se'ns notifiqui, en tot cas, la resolució de la tramitació del projecte de Decret».

Resposta

En resposta a la primera al·legació (adequació de la norma), l'associació fa 3 sol·licituds.

En primer lloc, que es reculli a l'article 1 del projecte de decret que l'objectiu principal del projecte de decret es «[...] garantir que l'activitat de lloguer d'embarcacions es desenvolupi d'una manera responsable, sostenible i respectuosa amb el medi ambient [...]».

El projecte de decret té com objectiu principal regular l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears. D'aquesta manera es defineix l'activitat i els requisits per dur-la a terme. I en conseqüència, l'article 1 es considera oportú, per tècnica legislativa, que defineixi l'activitat.





No es pot establir com un objectiu principal de la norma que l'activitat es dugui a terme de manera respectuosa amb el medi ambient, sense que primer es defineixi l'activitat i els seus requisits essencials.

No obstant, cal destacar que com a novetat respecte a la normativa anterior, s'introdueix un capítol nou (el Capítol V), respecte a les bones practiques, en el que es fa un recordatori respecte de les obligacions respecte a la seguretat de les embarcacions i vaixells en la navegació i la gestió de residus, on té una especial importància el respecte al medi ambient i la seva conservació (especialment a espais protegits i fondeig sobre posidònia oceànica).

Per tant, s'accepta incloure una referència en els antecedents de la norma.

En segon lloc, respecte que el decret suposi l'eliminació de la perillositat que existeix actualment en el desenvolupament de l'activitat de lloguer d'embarcacions d'esbarjo i la inseguretat que pateixen els usuaris del litoral.

Es un deure fonamental de qualsevol norma el donar un marc regulatori on es pugui dur a terme qualsevol activitat dins d'unes condicions de seguretat per a totes les persones i organismes que es trobin afectades per aquesta. I es el que pretén amb el projecte de decret.

No obstant, també cal destacar que aquest deure de perseguir la seguretat a l'activitat no és principalment competència de la nostra comunitat autònoma, i que altres administracions, tenen competències que afecten a aquesta activitat en matèria de seguretat. Sense perjudici d'això, la comunitat autònoma coadjuva, d'acord amb el principi de col·laboració interadministrativa establert a la Llei 40/2015, en la persecució de la finalitat de la seguretat marítima en l'àmbit de la nostra comunitat autònoma.

I en tercer lloc, es sol·licita que es prohibeixi la possibilitat de llogar embarcacions i vaixells a les Illes Balears a persones que no tinguin cap titulació.

Malauradament aquesta és una competència estatal i no es pot regular a aquest projecte de decret. Però, cal assenyalar que em formulat aquesta petició a l'Estat.





Per tant, no s'accepta aquesta sol·licitud.

Respecte a la segona al·legació (respecte de l'article 2), es sol·licita que s'elimini l'excepció del lloguer d'embarcacions d'eslora no superior a 2.50 metres sense motor.

El Reial Decret 1435/2010, de 5 de novembre, pel qual es regula l'abanderament i matriculació de les embarcacions d'esbarjo a les llistes sisena i setena del registre de matrícula de vaixells defineix les embarcacions i vaixells d'esbarjo al seu article 2, de la següent manera:

«a) «Embarcación de recreo» (en adelante «embarcación»): toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios fijados en el apartado c) de este artículo y utilizada para fines deportivos o de ocio. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones ya sean utilizadas con ánimo de lucro o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo»

Per tant, les embarcacions d'eslora inferior a 2.5 metres no es consideren embarcacions i vaixells d'esbarjo i, per tant, queden fora del nostre àmbit regulatori.

Per tant, no s'accepta aquesta sol·licitud.

Respecte a la tercer al·legació (respecte de l'article 4 del projecte de decret), l'associació fa 3 sol·licituds.

En primer lloc, que es justifiqui la incoherència de l'article 4.2, respecte que hi hagi embarcacions que es pugui llogar sense titulació i en canvi s'exigeixi acreditació o de la titulació nàutica de la persona que lloga l'embarcació.

El Reial Decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel qual es regulen les titulacions nàutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo estableix al seu article 10 que «1. Para el gobierno de embarcaciones a motor con una potencia máxima de 11,26 kilovatios y hasta 5 metros de eslora, las de vela hasta 6 metros de eslora y los artefactos flotantes o de playa, a excepción de las motos náuticas, no será preciso estar en posesión de las titulaciones reguladas en este real decreto, siempre que no





se alejen más de 2 millas náuticas de un puerto, marina o lugar de abrigo y la actividad se realice en régimen de navegación diurna. [...]».

Per tant, la normativa estatal estableix que per aquestes embarcacions i vaixells no es necessari estar en possessió de titulació nàutica d'esbarjo.

L'article 4 del projecte de decret estableix que «[...] d'exigir una prova que acrediti que disposa de la titulació nàutica suficient per governa la nau [...]».

D'aquesta manera, si no es necessària titulació, d'acord amb la normativa estatal, no s'haurà d'acreditar cap titulació vist que no existeix, sense que això signifiqui una incongruència del projecte de decret.

En segon lloc, respecte a instar al Govern central a modificar la seva normativa, no es aquest el procediment oportú per a instar aquestes modificacions, no obstant hem d'informar que aquesta comunitat autònoma ha instat a l'Estat a aquesta modificació.

I en tercer lloc, respecte a que no es permeti el canvi temporal de l'ús privat d'embarcacions a ús comercial, ja es troba previst dins de contingut de l'esborrany de decret.

Respecte a la quarta al·legació, respecte de l'article 5 del projecte de decret, l'associació fa 2 sol·licituds.

En primer lloc, sol·licita que obligatòriament que cada patró d'empreses de lloguer superi un curs de bones practiques ambientals i de navegació, una declaració jurada a adoptar aquestes practiques i que aquestes bones practiques s'hauran d'aplicar a qualsevol altre activitat.

Respecte d'aquesta darrera petició, el projecte de decret no pot establir aquestes obligacions per altres activitats que, inclús, són competència d'altres organismes o administracions.

Respecte de l'obligatorietat d'un curs de bones practiques ambientals i de navegació per als patrons d'empreses de lloguer suposa un requisit discriminatori perquè a la practica les empreses poden llogar les embarcacions





amb o sense dotació. De tal manera que suposaria que s'exigiria aquest curs tan sols a les empreses que llogassin les seves embarcacions amb dotació i no a la resta, situació que seria del tot discriminatori per a les primeres.

A més, totes les persones que s'examinen i aproven les proves per a l'obtenció de titulacions nautiques d'esbarjo on fan en base al temari del Reial Decret 875/2010 i, en teoria, han demostrat coneixements respecte a les bones practiques ambientals i, sobretot, de navegació. Per tant, no es considera la imposició d'un nou curs sigui pertinent d'acord amb l'objectiu que es persegueix.

Finalment, respecte a que es faciliti a les empreses informació detallada respecte a les restriccions d'activitats dins els espais naturals protegits, reserves marines i Xarxa Natura 2000, cal dir que aquestes restriccions són publiques i estan establertes per la normativa pròpia de cada un d'aquests instruments i que les empreses es troben obligades a conèixer i aplicar-les.

No s'estima que el projecte de decret hagi d'establir cap obligació nova a l'administració de facilitar informació que es obligació de les diferents empreses i autònoms que duguin a terme l'activitat conèixer i aplicar sempre i en tot moment, sense perjudici d'algunes mencions que fem a l'articulat del decret.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la cinquena al·legació, respecte de l'article 6, de prioritzar a les embarcacions sense emissions de CO2 en el cas de limitar el numero d'embarcacions i vaixells que puguin dur a terme l'activitat, no està previst dins del projecte de decret la possibilitat de limitar el numero d'embarcacions i vaixells que la poden dur a terme.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la sisena al·legació, respecte de l'article 8, l'associació fa 3 sol·licituds.

En primer lloc, es sol·licita incloure un nou punt a l'article, on s'especifiqui que s'augmenten els recursos i la coordinació amb les autoritats competents per a la comprovació de l'activitat. Es considera que aquest projecte de decret no es l'instrument pertinent per recollir aquestes mesures.





No obstant, cal destacar que des de la Conselleria de la Mar, mitjançant l'organisme public Port IB, ha estat creat un cos específic de vigilància de la mar, que ha estat dotada tant material com personalment, per vigilar, entre d'altres activitats, el lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo dins de les competències de la comunitat autònoma.

En segon lloc, es sol·licita crear un telefon per a comunicar infraccions. De la mateixa manera, no es considera que aquest projecte de decret sigui l'instrument pertinent per recollir aquestes mesures.

I de la mateixa manera, des de la Conselleria de la Mar, mitjançant l'organisme public Ports IB, s'està estudiant crear un canal de denúncies, respectant totes la normativa sectorial respecte a la protecció de les dades del particulars i denunciants, per a que es puguin denunciar totes aquelles activitats que es considerin susceptibles de ser infraccions administratives, que es duguin a la mar competència de la comunitat autònoma.

Finalment cal remarcar que existeixen una multitud de formes de denunciar activitats que es considerin tant infraccions administratives com activitats delictives, que no són el 112, i que es poden fer servir a dia d'avui.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la setena al·legació, respecte a l'article 8, per incloure dins del punt b) com a requisit que s'haurà de disposar d'amarrament a les Illes Balears, rampa autoritzada i en tot cas amarrament legal durant el període de l'activitat, es considera que hi ha una errada al document i en realitat es respecte de l'article 9.

D'aquesta manera, es considera que exigir únicament amarrament a les Illes Balears com a requisit essencial per a dur a terme l'activitat es restrictiu i podria anar en contra de les normes de competència i lliure prestació de serveis.

No obstant, també es considera que per a dur a terme l'activitat les embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears han de disposar d'un lloc





autoritzat al territori de les Illes Balears per a dur-la a terme. I això es reflexa amb els requisits que exigeix el punt c) de l'article 9 del projecte de decret.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a la vuitena al·legació, respecte al Registre Balear d'Arrendament d'Embarcacions i Vaixells d'Esbarjo, l'associació fa dues sol·licituds.

La primera, que el document que es fa públic del Registre Balear d'Arrendament d'Embarcacions i Vaixells d'Esbarjo a la web de la Direcció General de Ports i Transport Marítim s'organitzi per nom del titular, perquè actualment el llistat es enorme i es fa complexa la consulta.

Al respecte cal dir que actualment s'organitza per data d'expedient (no com diu l'associació per data de renovació), que organitzativament es lo coherent. Organitzar per nom del titular no suposaria reducció del llistat, perquè el numero d'expedients es independent si queda organitzat per numero d'expedient, nom del titular o eslora de l'embarcació.

De totes formes, el format del document permet fer recerques de manera senzilla i sense necessitat d'avançats coneixements informàtics.

I en segon lloc, proposa la creació d'una plataforma digital publica, no tan sols de l'administració gestora per a la gestió del registre d'embarcacions de lloguer. A la seva proposta la associació no especifica que aquest registre d'embarcacions de lloguer es refereix únicament a l'activitat de lloguer objecte del projecte de decret o de la totalitat de gestions necessàries per registrar una embarcació de lloguer (registre marítim estatal, certificat de navegabilitat, despatx, autoritzacions, etc...).

Si es tracta tan sols de la gestió del Registre Balear d'Arrendament d'Embarcacions i Vaixells d'Esbarjo, la creació d'una plataforma on consultar tota la documentació de l'embarcació, on figuren dades personals, aniria contra la normativa de protecció de dades, a més de que es considera que no es necessari fer públics aquests documents per a la seva fiscalització per terceres persones, ja que es el personal de la direcció general qui s'encarrega d'aquestes funcions.





En canvi, si es tracta de la creació d'una plataforma digital per la gestió integral de les embarcacions destinades al lloguer, no es aquest el text normatiu adient per a establir la creació d'una plataforma única per a la gestió de la totalitat de permisos per a dur a terme aquesta activitat.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Finalment, l'associació sol·licita que es notifiqui la resolució de la tramitació del projecte de decret.

Cal aclarir que la notificació de la tramitació del projecte es fara mitjançant la publicació al Butlletí Oficial de les Illes Balears del projecte una vegada aprovat i que no es faran comunicacions individuals.

18. Nautic Mooring, SL

Les al·legacions que fa la societat són les següents:

«PRIMERA. - Antecedentes

Se expresa en la exposición de motivos del Decreto 21/2017:

“Este decreto propone adaptar, en el sentido que se ha expuesto, los procedimientos administrativos en materia de alquiler de embarcaciones y buques de recreo.

Por todo lo expuesto en referencia al alquiler de embarcaciones y buques de recreo, se suprime la exigencia de autorización administrativa previa al ejercicio de la actividad, contenida en la Orden del consejero de Movilidad y Ordenación del Territorio de 25 de octubre de 2007 por la que se regula la actividad de arrendamiento de embarcaciones de recreo, y se sustituye por un régimen de declaración responsable de cumplimiento de los requisitos exigibles.”

Indicar en primer lugar que la orden a la que se hace referencia se encuentra actualmente revocada.

Se expresa en el proyecto de modificación:

El temps transcorregut des de l'aprovació d'aquest Decret, les modificacions que l'han afectat i també l'aprovació de nova normativa, tant estatal com autonòmica, i els pronunciaments del Tribunal Superior de Justicia de la Unió Europea i del Tribunal Suprem, en fan recomanable la modificació, amb la finalitat d'actualitzar la normativa al marc legal existent i, a la vegada, establir un sistema més agil i eficaç que permeti donar una resposta immediata a les necessitats de les persones interessades.





Pues bien, más que actualizar la normativa, lo que se propone son importantes cambios, en particular a lo que se refiera el alquiler por plazas y lugar de desarrollo de las actividades.

La prohibición de realizar lo que se el alquiler por plazas o mediante la venta de tickets no se justifica ni se razona en el proyecto. Lo mismo sucede con la nueva regulación al establecer que necesariamente se debe indicar que se dispone de amarre o lugar de embarco / desembarco.

SEGUNDA. - Sobre el arrendamiento náutico por plazas o venta de tickets

Se establece en la propuesta:

2. Les embarcacions o els vaixells d'esbarjo no es poden llogar amb finalitats esportives o recreatives de manera parcial, ni mitjantant la venda de tiquets individuals.

No se razona las causas por lo cual se prohíbe esta actividad.

La actividad de alquiler por plazas o mediante la venta de tickets, es la siguiente:

1) Personas que no pertenecen a un grupo (familia, amigos o conocidos), salen a navegar en un mismo barco, realizando un recorrido más o menos estandarizado, recorriendo y/o fondeando en lugar habituales de baño, o visitando lugares atractivos en la costa o simplemente disfrutando de la navegación. En ocasiones la actividad puede ser la participación en regatas, travesías, avistamiento de cetáceos, excursiones de pesca, etc.

2) La actividad se realiza en embarcaciones de recreo, no de pasaje, es decir, pueden transportar hasta un máximo de doce personas sin incluir la tripulación. No siendo embarcaciones de pasaje, no es obligatorio que las mismas estén registradas en la Lista Segunda del Registro de Buques (se desarrolla en un próximo punto)

3) La actividad es totalmente diferente a la que realizan las embarcaciones denominadas golondrinas, que transportan mas de doce personas. La actividad realizada por las golondrinas o embarcaciones de pasaje, es mas impersonal y no atractiva para muchas personas que visitan las Baleares, y mucho mas para personas con un cierto poder adquisitivo que quiere disfrutar en un pequeño grupo las bellezas de las islas.

4) La embarcación navega bajo el comando de un capitán, con la titulación adecuada, asistido generalmente por un marinero. Para salir el mar es requisito que la misma se encuentre debidamente despachada por la Capitanía Marítima, organismo que efectúa los controles pertinentes en materia de seguridad y medio ambientales, conforme a la normativa vigente

5) La embarcación dispone del correspondiente seguro obligatorio de responsabilidad y de protección de viajeros (SOV) exigidos también para la realización de arrendamiento náutico con dotación o sin dotación.





En definitiva, actividad de alquiler por plazas o mediante la venta de tickets es similar a la del alquiler con dotación (tripulación profesional). El alquiler de la embarcación bajo el mando de un profesional garantiza:

- 1) Seguridad en la navegación y para las personas.*
- 2) Respeto al medio ambiente*
- 3) Respeto a la normativa vigente*

TERCERA.- Sobre la lista en que deben estar registradas las embarcaciones comerciales que transportan hasta doce personas.

El alquiler de una plaza en el barco es una actividad que se ha realizado habitualmente y podría ser incluido dentro del concepto de excursión. Es decir, varias personas que no son de un mismo grupo comparten una salida en a navegar de algunas horas siendo el barco patroneado por un patrón profesional.

Como ya indicamos se trata de un servicio mas exclusivo que el prestado por las "golondrinas" y que es muy solicitado por personas que veranean en Baleares.

Se debate si para esta actividad el barco debe estar registrado en la Lista Segunda del Registro de Buques reservada a buques de pasaje. Según la normativa que exponemos a continuación, mientras el barco no transporte mas de 12 personas (excluida la tripulación), el barco debe permanecer registrado en la Lista Sexta.

En este sentido, regula el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo

Artículo 4.

1. El Registro de Matrícula se llevará en varios libros foliados denominados «Listas» en los que se registrarán los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad, según se expresa:

b) En la Lista Segunda, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.

f) En la lista sexta se registrarán los buques de recreo cuya eslora de casco (Lh) sea superior a 24 metros, con un desplazamiento inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, así como las embarcaciones de recreo cuando unos y otras se exploten con fines lucrativos para el ocio, el deporte o la pesca no profesional

La actividad que se realiza no es transporte, sino ocio





El registro en las Listas Sexta y Séptima viene establecido en el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques, que indica:

“Artículo 1. Objeto: El presente real decreto tiene por objeto establecer el procedimiento para el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del Registro de matrícula de buques, a las que se refiere el artículo 4.1 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo

Artículo 2 Definiciones

A efectos de lo previsto en este real decreto se entenderá por:

a) «Embarcación de recreo» (en adelante «embarcación»): toda embarcación de - cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios fijados en el apartado c) de este artículo y utilizada para fines deportivos o de ocio.

Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones ya sean utilizadas con ánimo de lucro o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo

t) «Pasajeros»: las personas que vayan a bordo de una embarcación, excepto los niños menores de un año, y el patrón y los miembros de la tripulación, así como las personas empleadas u ocupadas a bordo de la embarcación en cualquier cometido que esté relacionado con las actividades de la misma.

u) «Usuario»: toda persona distinta del propietario, autorizada por éste para el uso y disfrute de la embarcación.

- 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, establece:

“Artículo 3. Definiciones.

A efectos de lo previsto en este real decreto y salvo disposición expresa en otro sentido, se aplicarán las siguientes definiciones:

1. «Buque de recreo»: Todo buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, cuya eslora de casco (Lh) sea superior a 24 metros, con un arqueado bruto inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, destinado para la navegación de recreo, el turismo, el ocio, la práctica del deporte o la pesca no profesional, utilizado por su propietario o por cualesquiera otras personas mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o cualquier otro título.





2. «Embarcación de recreo»: Toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, con una eslora de casco (Lh) comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios establecidos en la norma UNE-EN ISO 8666, utilizadas para fines deportivos, de ocio y para entrenamiento o formación para la navegación de recreo, aun cuando se exploten con ánimo de lucro.

El Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, ordena:

“13. Buque de recreo. Todo buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, cuya eslora de casco (Lh) sea superior a 24 metros, con un arqueo bruto inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, destinado para la navegación de recreo, el turismo, el ocio, la práctica del deporte o la pesca no profesional, utilizado por su propietario o por cualesquiera otras personas mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o cualquier otro título., de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles

14. Buque de pasaje: un buque que transporte más de doce pasajeros, según queda definido en la regla 1/2.f del Convenio internacional SOLAS. A los efectos de este Reglamento se considerarán como buques de pasaje aquellos buques mercantes o de recreo que transporten más de doce pasajeros 17. Embarcación de recreo. Toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora (Lh) - comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios establecidos en la norma UNE-EN ISO 8666, utilizadas para fines deportivos, de ocio y para entrenamiento o formación para la navegación de recreo, aun cuando se exploten con ánimo de lucro

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, ordena:

“Artículo 1. Objeto.

1. El presente real decreto tiene por objeto:

a) Establecer el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación que deben llevar a bordo, con carácter obligatorio, las embarcaciones de recreo en función de la zona en la que se encuentren navegando.

b) Determinar los requisitos que debe reunir dicho equipo de seguridad y de prevención de la contaminación.

2. A los efectos de este real decreto se considerarán embarcaciones de recreo, aquellas de todo tipo, con independencia de su medio de propulsión, que tengan una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

118





El Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.

Establece:

“1. Este Real Decreto se aplicará a las embarcaciones de recreo matriculadas en España, considerándose como tales aquellas de todo tipo, con independencia de su medio de propulsión, que tengan una eslora de casco comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros.”

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, manifiesta:

Artículo 252. Abanderamiento de buques. 1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española. 2. Estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España. Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España. Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.”

De todo lo anterior, consideramos que las embarcaciones que se destinan a la navegación de recreo, es decir, cuando el objeto de la actividad es la navegación misma, no el transporte de personas, por ejemplo, y número de personas embarcadas no supera las 12 sin contar con la tripulación, se deben registrar en la Lista Sexta

CUARTA. - Requisito de comunicación previa para la realización de actividades marítimas.

Establece la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears:

Artículo 7. Comunicación previa.

1. Las actividades de transporte a que se refiere el artículo 2 de la presente ley quedan sujetas en general al régimen de comunicación previa. A tales efectos, las personas interesadas deben notificar fehacientemente su voluntad de realizarlas a la consejería competente, con una





antelación mínima de quince días al inicio de la actividad, y deben acreditar el cumplimiento de los requisitos legales preceptivos para ejercerla.

La actividad de excursiones náuticas o el alquiler por plazas (que se puede equiparar a la venta de tickets) está sometida al régimen de comunicación previa sin que se encuentre regulado.

En su virtud, SOLICITA:

Que se tengan por presentadas las presentes alegaciones y, se modifique al proyecto de modificación del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, en el sentido de autorizar la realización de la actividad de arrendamiento náutico por plazas y/o mediante la venta de tickets individuales, sometido a los mismos requerimientos que el arrendamiento con dotación»

Resposta:

En relació a la primera al·legació, respecte a que més que una actualització normativa el que es proposa són canvis importants, vist que es prohibeix el lloguer per places o la venda de tiquets, si bé es cert que no s'està d'acord amb el motiu perquè la societat creu que es un canvi important a l'activitat, si que s'està d'acord en que es un canvi suficientment important respecte al contingut del Decret 21/2017.

Per tant, es creu convenient que més que una modificació d'aquest, l'oportú és tractar aquesta modificació com un nou decret i la derogació de l'anterior.

Per tant, s'accepta aquesta al·legació parcialment.

Respecte a la segona i tercera al·legació (lloguer per places i venda de tiquets i llista en la que han de ser registrades les embarcacions), cal reproduir un altre pic el contingut i les conclusions de l'Advocacia de la Comunitat Autònoma va emetre, el 27 de juliol de 2023, informe jurídic sobre els dubtes interpretatius relacionats amb l'activitat d'arrendament nàutic i transport marítim, exposant que:

«[...] La actividad de arrendamiento de embarcaciones de la lista 6a que es objeto de consulta está regulada, en el ámbito autonómico, en el Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, y es una actividad, como ya hemos dicho, distinta a la de transporte marítimo con finalidad turística o recreativa. La diferencia estriba en la oferta de ocio que, además del alquiler, se incluye en éstos últimos.





Así, el artículo 2 de la Ley de 11/2010, de 2 de noviembre, de transporte marítimo de las Islas Baleares establece que la misma se aplica, como hemos dicho antes, a la actividad de transporte marítimo de pasajeros, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones o buques registrados debidamente y a cambio de una remuneración, sea directa o indirecta, con independencia de la finalidad que tenga; en consecuencia, queda fuera de su ámbito el transporte con fines de esparcimiento que se haga sin contraprestación económica.

En consecuencia, la Ley 11/2010 de Transporte Marítimo sería de aplicación a todas aquellas embarcaciones y buques inscritos en la lista 2º que transporten a más de 12 pasajeros con independencia de su eslora, y solo dicho tipo de embarcaciones o buques pueden realizar transporte marítimo.

No debe confundirse la ampliación efectuada en las habilitaciones anejas de las titulaciones para poder pilotar las embarcaciones de recreo que hemos analizado antes en este informe con una habilitación para realizar otra cosa que no sea ciertas actividades comerciales, como transportar hasta a 6 personas a distancias no superiores a 5 millas de la costa.

En todo caso, y como hemos expuesto, si lo que se realiza es el "alquiler por plazas" o la venta de tiques individuales, estaríamos fuera también de la actividad de arrendamiento náutico, que la Ley 14/2014 -estatal y básica- determina como el arrendamiento de un buque o embarcación: en caso distinto, como en el de la realización de excursiones marítimas mediante la venta de plazas individuales dentro de la embarcación, estaría tratándose de una actividad diferente que no está amparada por la declaración responsable del Decreto 21/2017.

Claramente lo determina el artículo 4 del Decreto citado, que hemos transcrito al inicio de este informe, y que establece que:

- 1. El alquiler de embarcaciones y buques de recreo puede hacerse sin dotación o con dotación.*
- 2. En el alquiler sin dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria la embarcación o buque exclusivamente, sin que incluya, en modo alguno, actividad complementaria alguna de ocio, turística o recreativa, por lo que se le exige disponer de la titulación náutica suficiente para su gobierno, sin la cual se tendrá que abstener de formalizar el contrato.*
- 3. En el alquiler con dotación, la persona arrendadora facilita a la persona arrendataria, además de la embarcación o buque de recreo, la dotación, siendo en este caso la persona encargada del gobierno de la nave la que obviamente tendrá que disponer de la titulación prevista por la normativa vigente".*

I amb les següents conclusions:





«1º Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico no pueden realizar otras actividades, no alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza.

2º Las embarcaciones o buques inscritos en la lista 6ª, que no cuenten con declaración responsable para ejercer la actividad de arrendamiento náutico tampoco pueden alquilar la embarcación vendiendo tiques por plaza

3º Para que las embarcaciones o buques inscritos en otras listas puedan hacer excursiones marítimas mediante la venta de tiques deberán cumplir con los requisitos exigidos para la realización del transporte marítimo turístico que hemos expuesto en este informe.

4º No es posible realizar tantos contratos individuales de arrendamiento como personas a bordo de la embarcación, porque el objeto del arriendo es la embarcación o buque en sí'.

A mes, cal fer menció a quina es la definició d'excursió marítima que dona la legislació estatal.

L'annex II del Reial Decret 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei de Ports estableix una serie de definicions.

La numero 25 defineix les excursions marítimes com a *«aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros».*

Per tant, vista la definició que fa l'article 1 del decret del que es considera lloguer d'embarcacions a les Illes Balears i la definició del Reial Decret 2/2011, no es pot més que concloure que són activitats diferents i, per tant, han de tenir regulacions diferents.

Per tant, no es pot acceptar l'al·legació feta per la societat.

Finalment, respecte a la quarta al·legació (requisit de comunicació prèvia d'activitats marítimes) la societat al·lega que no es troba regulat el procediment de comunicació prèvia per al transport marítim, però a la vegada aporta quina





es la norma es la que regula aquesta comunicació prèvia (Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears).

Per tant, no es formula realment cap al·legació, doncs fa referència a un procediment i a una activitat que no són objecte del projecte de decret, ni hi ha cap sol·licitud concreta al respecte.

19. Conselleria de Turisme, Cultura i Esports

Les al·legacions de la Conselleria de Turisme, Cultura i Esports són les següents:

«1. Atès que aquesta modificació suposa pràcticament una nova redacció del decret semblaria més adient, derogar el decret anterior i dictar-ne un de nou.

2. En l'article 4, per seguretat jurídica, tal vegada s'hauria de definir el que es "dotació". S'hauria de saber si aquest terme inclou només els oficials (capità, sobrecàrrec i altres) i el personal subaltern, o si inclou, a més, el personal de fonda (mariners, cambrers, marmitons, etc.), per poder tenir clar quan s'aplica una o altra modalitat».

Resposta:

En resposta a la primera al·legació, d'acord amb respostes a al·legacions anteriors, es considera oportú tramitar el projecte de decret com un decret nou i no com la modificació del Decret 21/2017.

Per tant, s'accepta aquesta al·legació.

En resposta a la segona al·legació, respecte a una definició del concepte de «dotació», aquesta es troba a l'article 156 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima, que estableix el següent:

«1. La dotación comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros.

2. La dotación no incluye aquellas personas cuyo trabajo no forma parte de la actividad cotidiana del buque y cuyo lugar de trabajo principal no se encuentra en el mismo».

Per tant, no es considera necessari ni adequat establir la definició del concepte de dotació a l'articulat del projecte de decret.





20. Conselleria de Presidència i Administracions Públiques

Les al·legacions o observacions de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques són les següents:

«Al·legacions o Observacions

1. Respecte al fons

Es recomana que en el preàmbul i en la part dispositiva del Projecte de Decret hi hagi alguna referència a la normativa vigent en matèria de protecció de dades (Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals i el Reglament UE 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i la lliure circulació d'aquestes dades i pel qual es deroga la Directiva 95/46/CE), atès que:

– El Projecte de decret regula al capítol III, article 11, el Registre Balear d'arrendament d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, on s'han d'incloure dades personals de persones físiques o jurídiques titulars de l'activitat.

– El Decret 21/2017 preveu (article 10.3) que "En qualsevol cas, en el funcionament del Registre s'ha de respectar el que disposa la normativa legal de protecció de dades" (contingut que no consta a l'actual redacció del Projecte de Decret).

– L'article 5.2 del Projecte de decret (declaració responsable) preveu que "...La persona interessada ha de declarar, sota la seva responsabilitat, que compleix els requisits que s'estableixen en aquest Decret per exercir l'activitat de lloguer d'embarcacions o vaixells d'esbarjo, que disposa de la documentació que preveu l'article 9..."

– Els formularis de les declaracions responsables dels annexos 1 a 3 del Decret 21/2017 indiquen que "...Així mateix, autoritz la Direcció General de Transport Marítim i Aeri perquè incorpori les dades d'aquesta declaració responsable en un fitxer automatitzat perquè siguin usades de la manera i amb les limitacions que estableixi la normativa vigent en matèria de protecció de dades".

A més, es proposa incloure en el Projecte de Decret alguna redacció sobre protecció de dades personals, semblant a la següent:

«El personal de la direcció general competent en matèria de transport marítim ha de garantir la integritat, la seguretat i la confidencialitat en el tractament de les dades personals de les persones físiques sol·licitants d'inici de l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo que consten a la declaració responsable i que s'inclouen en el Registre Balear, d'acord amb el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i la lliure circulació d'aquestes dades, i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals».





2. Qüestions formals:

- Per la forma adoptada en el Projecte de Decret i el contingut que es regula sembla que no es tracta d'una modificació del Decret 21/2017 sinó d'un Decret nou, que incorpora en la seva redacció el que preveu la normativa posterior que l'afecta (Decret Llei 8/2020, de 13 de maig, de mesures urgents i extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa en l'àmbit de les administracions públiques de les Illes Balears per pal·liar els efectes de la crisi ocasionada per la COVID-19; Llei 2/2020, de 15 d'octubre, de mesures urgents i extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa en l'àmbit de les administracions públiques de les Illes Balears per pal·liar els efectes de la crisi ocasionada per la COVID-19, i Llei 3/2020, de 29 de desembre, de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 2021), que regula més àmpliament el Registre balear d'arrendament d'embarcacions i vaixells d'esbarjo i que afegeix un capítol V nou, anomenat "Bones pràctiques", que regula les condicions de seguretat i la gestió de residus, per la qual cosa s'hauria de derogar l'anterior Decret a la disposició derogatòria única (Decret 21/2017).

- En cas que es mantingui per l'òrgan promotor que es tracta d'una modificació reglamentària, la seva redacció hauria de tenir en compte («mutatis mutante») el que preveu l'Acord del consell de govern de les Illes Balears, pel qual s'aproven les directrius sobre la forma i l'estructura dels avantprojectes de llei (BOIB núm. 12, de 27/01/2001). En concret, en els punts següents:

a) "Supòsits en els quals són procedents les modificacions:

- Només s'ha d'utilitzar la tècnica de modificació per donar nova redacció a parts d'una llei anterior, afegir-hi disposicions noves, suprimir parts de normes existents i prorrogar o suspendre la vigència d'altres normes.

- Aquestes modificacions pretenen inserir en el text antic una nova redacció, de manera que s'integri totalment el contingut de la norma de modificació en la modificada.

- En els casos de modificacions extenses o reiterades s'ha de dictar una llei completament nova.

b) Divisió:

- Els avantprojectes de lleis modificadores s'han de dividir en articles o, si n'és el cas, en capítols. Els articles -i capítols, si n'és el cas- s'han de numerar en ordinals escrits en lletres (exemple: Article primer) i aquestes s'han de realçar tipogràficament.

- El títol de l'article modificador ha de citar el número i el títol de l'article a modificar, si en té, i de la norma modificada.

- Les normes de modificació múltiple s'han de dividir en capítols i s'ha d'usar un capítol per a la modificació de cada llei.

c) Estil:

- Com a regla general, les normes modificadores han d'usar l'estil de regulació (donar nova redacció a les disposicions modificades), llevat dels casos de substitució de paraules aïllades, de





canvi reiterat de les mateixes expressions, d'alteració de quantitats i altres d'anàlegs en què s'ha d'usar l'estil de modificació (substituir-hi algunes paraules sense donar-hi nova redacció).

- En l'estil de regulació, el text marc (que indica quines disposicions es modifiquen i com es du a terme la modificació) i el text de regulació (el nou text en què consisteix la modificació) han d'anar separats perfectament”.

A més, caldrà aclarir si els annexos 1 a 3, relatius a declaracions responsables, del Decret 21/2017 es mantenen o són substituïts, com sembla, per l'annex 1 de l'esborrany de Projecte de Decret, relatiu a bandera per exercir l'activitat.

- La disposició final primera (que hauria de ser “única”) del Projecte de decret es redacta abans que la Disposició derogatòria única.

S'ha de corregir aquesta errada i invertir l'ordre d'aquestes disposicions del Projecte de Decret, de conformitat amb el que preveu «mutatis mutante» el punt 20 de l'Acord del consell de govern de les Illes Balears, pel qual s'aproven les directrius sobre la forma i l'estructura dels avantprojectes de llei, que diu “Estructura: La part final s'ha de dividir en les quatre categories següents, i per aquest ordre: a) disposicions addicionals, b) disposicions transitòries, c) disposicions derogatòries, d) disposicions finals.”.

3. Respecte al procediment

Posteriorment al tràmit d'audiència i informació pública, el Projecte de Decret s'haurà de sotmetre als informes i dictàmens preceptius prevists a l'article 59 de la Llei 1/2019, de 31 de gener, del Govern de les Illes Balears».

Resposta:

La primera observació fa referència a la inclusió tant al preàmbul com a la part dispositiva del projecte de decret de referència a la normativa vigent en matèria de protecció de dades.

S'accepta aquesta observació.

La segona observació fa referència a que el projecte de decret es sembla més a un projecte de decret nou que a la modificació d'un anterior.

Com ja ha estat expressat en anterior al·legacions, es considera oportú tramitar aquest projecte com un nou decret.

També es fa referència a que la disposició final primera del projecte de decret hauria de ser la disposició final única i hauria d'anar després de la disposició addicional derogatòria.

En considera oportú acceptar aquestes observacions.





Finalment, tal i com recull la tercera observació, es continuara el procediment amb la sol·licitud dels informes i dictàmens preceptius prevists a l'article 59 de la Llei 1/2019, de 31 de gener, del Govern de les Illes Balears.

21. Conselleria de Famílies i Afers Socials

Les observacions de la Conselleria de Famílies i Afers Socials són les següents:

«Una vegada analitzat el contingut d'aquest projecte d'ordre, des d'aquest Departament Jurídic consideram oportú formular les observacions següents:

a) Quant a la part expositiva, d'acord amb el que estableix l'article 4 de les Directrius sobre la forma i l'estructura dels avantprojectes de llei, aprovades per l'Acord del Consell de Govern de les Illes Balears de 29 de desembre de 2000 (BOIB núm. 12, de 27 de gener de 2001), aplicables no tan sols al procediment d'elaboració dels avantprojectes de llei, sinó també al d'altres normes de rang inferior, amb les diferències estructurals de cadascuna, i amb el Llibre d'Estil de la CAIB, la part expositiva del text que s'ha de nomenar «Preàmbul», i s'ha d'intitular.

Així mateix, atès que aquest apartat és bastant extens, per facilitar la comprensió, en el nostre parer, seria convenient dividir-lo en apartats i utilitzar números romans centrats en el text per indicar l'inici de cadascun.

b) A la part dispositiva, d'acord amb les directrius sobre la forma i l'estructura dels avantprojectes de llei, aprovades per l'Acord del Consell de Govern de les Illes Balears de 29 de desembre i amb el Llibre d'Estil de la CAIB, en el cas de normes de modificació, per facilitar la comprensió del text, s'ha d'adaptar la tipografia, de forma que el text marc s'ha d'escriure en rodona; en canvi, el text modificat o afegit s'ha d'escriure en cursiva.

c) Les disposicions de la part final (derogatòria i final), d'acord amb el que disposa l'article 20 de les directrius sobre la forma i l'estructura dels avantprojectes de llei, aprovades per l'Acord del Consell de Govern de les Illes Balears de 29 de desembre, la disposició derogatòria única s'ha de situar abans de la disposició final i aquesta s'ha d'intitular com a «única» atès que només hi ha una disposició d'aquesta categoria».

Resposta:

Respecte a la primera observació, es modificara el text del projecte de decret per nomenar la part dispositiva del text com a «Preàmbul».

Per tant, s'accepta l'observació.





Respecte a la segona observació, vist que el projecte de decret es modificarà per a la seva tramitació com un decret nou, no es pot aplicar.

Per tant, no s'accepta aquesta observació.

Finalment, respecte a la tercera observació, i en concordança amb el ja dit respecte a les observacions de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques, es modificarà el text del projecte de decret en el sentit proposat.

Per tant, s'accepta aquesta observació.

22. Dirección General de la Marina Mercante

El termini per a presentar al·legacions o observacions en el tramit d'informació pública va finalitzar el dia 7 de març de 2025 i la Dirección General de la Marina Mercante va presentar les seves al·legacions el dia 18 de març de 2025. Per tant, aquests al·legacions es van presentar fora de termini.

No obstant, aquestes al·legacions són objecte de valoració.

Les al·legacions o observacions fetes per l'organisme són les següents:

« I. El proyecto de Decreto informado se presenta como una modificación del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el cual se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo.

Sin embargo, en realidad se trataría de un nuevo decreto que debe derogar al de 2017.

II. La norma proyectada incurre en varias infracciones del orden de distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas. De esta forma, al amparo de las competencias reconocidas en el Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares en materia de transporte marítimo entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma y de actividades recreativas en aguas interiores, el proyecto infringe la regulación adoptada en cumplimiento de la competencia estatal en materia de legislación mercantil y de marina mercante, que le atribuye el artículo 149.1.6.^a y 20^a de la Constitución Española.

En efecto, el futuro decreto no puede establecer una regulación que modifique el régimen del arrendamiento náutico, que corresponde regular al Estado, ni que desconozca la regulación que dentro de la marina mercante establece el régimen del despacho de buques y embarcaciones, su inspección, los requisitos de seguridad o las titulaciones náuticas, entre otras cuestiones. Desde esta perspectiva, el proyecto debe ser objeto de modificación, toda vez que la competencia de transporte marítimo de la Comunidad de Islas Baleares no comprende la ordenación de la navegación marítima ni el régimen de uso de buques y embarcaciones de recreo.





III. Respecto al articulado del proyecto se hacen las siguientes observaciones:

- El apartado 2 del artículo 1 y, en relación con él, el inciso final del apartado 5 de artículo 3 establecen una prohibición de lo que denomina el alquiler parcial de buques y embarcaciones de recreo y la venta de billetes individuales. Esta previsión es contraria a la regulación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM) y al desarrollo que sobre esta materia se contendrá en el futuro Reglamento General de la Navegación de Recreo.

Se desconoce también que el Proyecto de Ley de modificación 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, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que actualmente se tramita en el Congreso de los Diputados, se modifica la definición de navegación de recreo para excluir la actividad de transporte dentro de esta forma de navegación.

De ello cabe concluir, por un lado, que el transporte marítimo es una actividad no incluida en el concepto de navegación de recreo; por otro lado, que también en la navegación de recreo se ha entendido aplicable el fletamento de todo o parte de la cabida de un buque (aplicación analógica del artículo 204 LNM) y no puede impedirse el arrendamiento por parte de un grupo de personas para un uso recreativo, con una duración específica y en los términos del régimen del contrato de arrendamiento náutico de la LNM.

- El artículo 3.3 y, en relación con él, el primer párrafo de la letra b) del artículo 9, exige que los buques y embarcaciones de recreo dedicados al arrendamiento náutico estén inscritos en la lista sexta del Registro de Buques y Empresas Navieras y prohíbe el cambio de uso privado a comercial, de manera temporal, de los buques y embarcaciones de la lista séptima. Esta previsión invade las competencias del Estado, al predeterminar el régimen de las listas de buques que se ha regulado en el marco de la competencia en materia de marina mercante. Al mismo tiempo, se rompe el principio de igualdad al impedir una actividad que es lícita en el resto del territorio nacional.

El cambio de uso de las embarcaciones de recreo de la lista séptima no supone aumentar el número de embarcaciones que navegarán por los espacios marítimos que rodean las Islas Baleares (sigue siendo el mismo).

La Comunidad Autónoma de Islas Baleares podrá regular aspectos específicos del cambio de uso temporal de embarcaciones de recreo (como podría ser la inscripción de los propietarios en un registro o el pago de una tasa), pero no puede contradecir ni dejar sin efecto la regulación del Estado sobre esta materia. En cualquier caso, que un propietario decida hacer un uso comercial de su embarcación de recreo, al amparo de la regulación nacional, no se justifica que sea tratado de manera discriminatoria en relación con quienes no recurran al cambio de uso.

En definitiva, el apartado 3.3 debe sustituirse por una remisión genérica a la inscripción en uno de los "registros marítimos españoles", expresión que ya recoge el proyecto de ley citado y que se espera desarrollar a la mayor brevedad, y a la habilitación para el ejercicio de la actividad de alquiler.

- El artículo 3.4 resulta confuso en su redacción. En cualquier caso, la regulación de esta materia también corresponde a la normativa nacional y que debe eliminarse del proyecto.
- El artículo 4 no puede exigir que el arrendatario de una embarcación de recreo tenga una

129





titulación náutica de recreo, pues nada impide que el gobierno de la embarcación se efectúe por otra persona distinta. De nuevo, se trata de una regulación que se ha de incluir en la náutica de recreo y de la cual se ocupará el futuro Reglamento General de la Navegación de Recreo.

- El artículo 6.5 es un precepto que debiera redactarse de manera clara, de tal forma que no pueda interpretarse de manera limitativa de la navegación de buques y embarcaciones procedentes de otras Comunidades Autónomas en aguas de Baleares.
- El cuarto párrafo de la letra b) del artículo 9 prevé un uso distinto de las banderas o gallardetes regulados en el Código Internacional de las Señales Marítimas que es contrario al propio convenio. Al igual que el anexo 1, esta previsión debe eliminarse.
- El tercer párrafo de la letra c) del artículo 9 es contradictorio con la exigencia de amarre cuando prevé que una embarcación auxiliar puede cumplir este requisito en lugar del buque o embarcación al que acompaña.
- Los apartados 1 y 2 del artículo 13 tienen una redacción imprecisa y resultan innecesarios, puesto que simplemente reiterarían previsiones que ya están en la normativa estatal, por lo cual, también deben suprimirse.
- El artículo 14 debe referirse a la gestión de “desechos”, no de “residuos”, en coherencia con lo dispuesto en el Convenio MARPOL y las normas europeas y nacionales de aplicación».

Resposta:

En resposta a la primera al·legació i tal com es recull com a resposta d'observacions anteriors, es considera oportú tramita el projecte com a un nou decret i no com a una modificació del decret anterior.

Per tant, s'accepta l'observació.

En resposta a la segona al·legació, respecte a una possible infracció de la distribució competencial establerta a la Constitució Espanyola, l'article 30 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, en la redacció aprovada per la Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, que estableix les matèries de competència exclusiva de la Comunitat Autònoma, recull, en l'apartat 6, el transport marítim exclusivament entre ports i punts de la comunitat autònoma, sense connexió amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials; en l'apartat 22, les activitats recreatives en aigües interiors; en l'apartat 11, el turisme, i en l'apartat 12, el lleure.

La Comunitat Autònoma de les Illes Balears, en virtut de les seves competències estatutàries, està habilitada per regular l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo dins l'àmbit territorial autonòmic, activitat que es du a terme amb finalitats esportives o recreatives.





Cal recalcar que aquesta competència no ha estat mai discutida per la Direcció General de la Marina Mercante, ni per les capitaniaes marítimes de Palma i Eivissa. Es més, aquestes capitaniaes al seu dia a dia fan servir les declaracions responsables per al lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears com a base de les seves resolucions de despatx d'aquesta activitat (i d'altres).

Per tant, no s'entén que ara la Direcció General de la Marina Mercante qüestioni la competència de la comunitat autònoma respecte al lloguer d'embarcacions, quan es una qüestió que mai ha estat discutida per Marina Mercant. Cal recordar que la primera normativa autonòmica respecte a l'activitat d'arrendament nàutic és un ordre que data de l'any 2004, posteriorment n'hi ha un altra de 2007 i més tard, a 2017, el Decret que ara modificam. D'altra banda, es pràctica habitual de les capitaniaes sol·licitar la declaració responsable presentada davant l'administració autonòmica per dictar les seves resolucions de despatx.

En un altre sentit, el projecte de decret no qüestiona la competència de l'Estat respecte al regim de despatx d'embarcacions i vaixells, la seva inspecció, el requisits de seguretat o les titulacions nàutiques. El projecte de decret únicament regula quins seran els requisits exigibles per a dur a terme l'activitat d'arrendament a l'àmbit geogràfic competència de la Comunitat Autònoma, sense entrar a regular el regim de despatx ni les habilitacions de les titulacions nàutiques, competències estatals sense cap mena de discussió.

D'altra banda, la pròpia Direcció General de la Marina Mercant qüestiona les seves pròpies competències al seu escrit d'al·legacions, quan estableix que «[...] *La Comunidad Autónoma de Islas Baleares podrá regular aspectos específicos del cambio de uso temporal de embarcaciones de recreo [...]*». Regular aquests aspectes específics del canvi d'us temporal d'embarcacions d'esbarjo, quan aquesta competència es única i exclusiva de l'Estat, suposaria que la comunitat autònoma regule sobre competències estatals, la qual cosa suposaria vulnerar la distribució competència establerta a la Constitució espanyola.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

En resposta a la tercera al·legació, l'escrit de la Direcció General de la Marina Mercante fa al·legacions puntuals respecte a articles concrets de l'articulat del projecte de decret.

Respecte als articles 1.2 i 3.5, respecte a la prohibició del lloguer parcial de l'embarcació i la venda de tiquets, considera que aquesta es contraria a la regulació de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegación Marítima, el futur





reglament general de la navegació d'esbarjo, el projecte de Llei de modificació del Text Refós de la Llei de Ports i de la Marina Mercant.

En primer lloc, no es pot al·legar en base al contingut d'una norma que no es troba en vigor i de les intencions que aquesta norma contengui, sinó en base al que es troba en vigor en el moment. Aquests projectes o normes sense aplicació, que a la seva tramitació parlamentaria poden patir modificacions o, directament, mai ser aprovades. Es a dir, bàsicament s'està al·legant fonamentant aquestes al·legacions en normativa que no està vigent.

Per una altre part, la Direcció General de la Marina Mercant entén que es aplicable, per analogia, l'article 204 de la Llei 14/2014 al lloguer d'embarcacions d'esbarjo. Aquest article es troba dins el Capítol II del Títol IV, dedicat al contracte de noliejament.

No obstant, no cal aplicació per analogia d'aquest article al lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, quan el Capítol I del mateix títol regula el contracte de lloguer de vaixells de caràcter comercial, no recreatiu (articles 188 i següents), establint que *«Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características»*.

D'aquesta manera, no cal aplicar per analogia l'article 204 quan existeix un article que regula el contracte de lloguer de vaixells.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte als articles 3.3 y 9.b primer paràgraf, respecte a una suposada prohibició del canvi d'ús privat a comercial de les embarcacions de llista setena, cal dir que aquesta prohibició per part del projecte de decret aniria contra la distribució de competències establertes a la normativa vigent.

Cal explicar que el projecte de decret no estableix cap prohibició al canvi d'ús privat a us comercial de les embarcacions i vaixells matriculats a la llista setena. El que es regula són els requisits per dur a terme l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, activitat que mai ha estat posada en dubte la seva competència per cap organisme estatal, inclosa la Direcció General de la Marina Mercante.

Resta molt allunyada de la realitat l'asseveració de que aquest canvi temporal no suposaria un augment del nombre d'embarcacions que naveguen a les Illes Balears. En les aigües de les Illes Balears cada any empreses dedicades al lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo radicades a altres comunitats





autònomes (com per exemple València i Catalunya) duen a terme la seva activitat , especialment a les illes d'Eivissa, Menorca i Formentera. Aquests canvi temporal no suposaria un augment de la flota naviliera de les illes, perquè les embarcacions serien les mateixes, però sí un augment de les embarcacions de fora de les illes venen a dur a terme l'activitat, perquè a més de les embarcacions dedicades professionalment a aquesta activitat es rebrien a les embarcacions particulars que es dediquin a aquesta activitat en temporada alta. A més, aquesta possibilitat d'emprar la llista 7ª per fer arrendament suposaria un ús més intensiu de les embarcacions radicades a les Illes Balears respecte de l'ús que fan de forma privativa.

Per una altra part, a més de sorprendre l'afirmació de la Direcció General de la Marina Mercante respecte a que la comunitat autònoma pugui regular aspectes específics del canvi temporal de l'ús d'embarcacions (com ja ha estat explicat), també resulta sorprenent afirmar que existiria un tracte discriminatori entre qui decideix fer un canvi d'ús temporal i qui no, sense especificar quin es aquest tracte discriminatori.

S'ha de tenir en compte que la Mesa per la Sostenibilitat Turística de Balears, de la qual forma part la Direcció General de la Marina Mercant, en el seu Grup de Treball de Transport Aeri i Marítim, es troba en l'actualitat cercant solucions dialogades a la saturació turística. La mesura de permetre que les embarcacions de llista 7ª puguin fer de forma temporal l'activitat d'arrendament nàutic d'esbarjo aniria en contra, per tant de la finalitat de solució de la saturació perseguida de forma consensuada per aquesta Mesa.

S'ha de tenir en compte també, que l'any 2021 el Sistema d'Observació i Predicció Coster de les Illes Balears, va publicar un Anàlisi espacial de la capacitat de càrrega nàutica de les zones de fondeig de les Illes Balears on es manifesta:

En las Illes Balears, existe la necesidad de dar respuesta a los problemas asociados con la afluencia masiva de navegantes en algunas zonas de fondeo.

En ciertos enclaves debería racionalizarse su uso incontrolado y el deterioro de los recursos que sustentan esta actividad. La capacidad de carga náutica espacial permite establecer las limitaciones físicas de una zona en cuanto al fondeo, estimándose como la relación entre el espacio disponible y la capacidad de embarcaciones que pueden fondear simultáneamente.

No cap dubte que permetre aquest arrendament temporal d'embarcacions de llista 7ª no faria més que agreujar, encara més aquesta situació que ha augmentat de forma molt significativa des de l'any 2021.

D'altra banda, la possibilitat de fer un arrendament temporal de les embarcacions de llista 7ª obert per l'Estat no ha estat avalat per cap estudi de càrrega que analitzi la situació especial de les Illes Balears.





A més s'ha de tenir en compte, com ja s'ha manifestat a la contestació a les al·legacions fetes per Listaseptima.com, la nostra normativa fiscal per a la gestió de les instal·lacions portuàries, preveu de manera diferenciada l'ús privat i el comercial: diferents taxes i també diferent planificació dels usos portuaris, per tant, les embarcacions que gaudeixen d'un amarrament per a un ús privat haurien de renunciar al mateix per a poder fer un ús comercial de la seva embarcació. No està previst el doble ús de les embarcacions. A Balears existeix una llista d'espera per a ús privat, no comercial, de més de 7.000 sol·licituds en les instal·lacions de pròpies de la Comunitat Autònoma que van vinculades a un ús social i privat dels amarraments.

A més, la proposta que fa La DGMM remeta la redacció d'un projecte de llei, text que encara no es troba en vigor.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a l'article 3.4 del projecte de decret, la Direcció General de la Marina Mercante considera que s'hauria d'eliminar per ser competència estatal.

Aquest article recull una enumeració de la normativa que s'ha de complir per a dur a terme l'activitat. No imposa cap obligació, ni requisit, ni exigència nova.

Per tant, no s'entén el motiu pel qual es sol·licita la seva eliminació.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a l'article 4 del projecte de decret, la Direcció General de la Marina Mercante considera que no es pot demanar que l'arrendatari d'una embarcació d'esbarjo estigui en possessió d'una titulació d'esbarjo, en base a una normativa que encara no està en vigor.

No cal més que reproduir l'expressat anteriorment respecte a fer al·legacions en base a normativa que no es troba en vigor.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte a l'article 6.5 del projecte de decret, la Direcció General de la Marina Mercante considera que aquest ha de ser redactat d'una manera clara, perquè no es pugui interpretar restrictivament la navegació d'embarcacions i vaixells procedents d'altres comunitat autònomes.

No obstant, aquest article no es refereix a la navegació d'embarcacions i vaixells d'esbarjo, sinó a l'habilitació per a l'exercici de l'activitat de lloguer





d'embarcacions i vaixells d'esbarjo a les Illes Balears, aclarint que les declaracions responsables presentades a altres comunitats autònomes no habiliten per a l'exercici de l'activitat a les Illes Balears, sense imposar en cap moment cap limitació a la navegació de les embarcacions i vaixells sinó aclarint un requisit per a l'exercici de l'activitat.

La finalitat perseguida per la norma és que qualsevol embarcació que encara que l'inici i el fi del seu arrendament tenguin lloc a altra comunitat autònoma, si s'ha d'utilitzar un punt o port de la comunitat autònoma per l'exercici de l'activitat la embarcació o vaixell haurà de tenir Declaració responsable per fer l'activitat en la nostra comunitat autònoma. El volum de tràfic marítim, en les nostres aigües interiors requereix un control del compliment dels requisits establerts per aquesta comunitat autònoma per l'exercici de l'activitat per garantir que es compleixen els requisits pel desenvolupament de l'activitat en aquest territori.

Cal aclarir un altre pic que, tal i com queda reflectit als antecedents del projecte de decret i que fins ara no havia estat discutit per la Direcció General de la Marina Mercante, l'activitat de lloguer d'embarcacions i vaixells d'esbarjo es una competència de la comunitat autònoma i, per tant, es poden establir els requisits per al seu exercici.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte al tercer paràgraf de la lletra c) de l'article 9, la Direcció General de la Marina Mercante entén que aquest punt es contradictori amb la previsió que una embarcació auxiliar pot complir amb aquest requisit respecte de l'embarcació principal.

Primerament cal tornar repetir que al projecte de decret no s'exigeix un amarrament per a dur a terme l'activitat. El que es demana es que les embarcacions i vaixells que duguin a terme l'activitat a les Illes Balears puguin demostrar documentalment que duen a terme l'activitat amb tots els permisos oportuns, ja sigui amb la possessió d'un amarrament o una boia autoritzada, permís del gestor de la instal·lació portuària per embarcar i desembarcar clients o permís per fer servir un punt del litoral per embarcar i desembarcar. Tots aquests requisits no son nous i es recullen en la normativa sectorial (per exemple, la previsió de l'article 31.2 de la Llei 22/1998, de 28 de juliol, de Costas).

I en segon lloc aclarir que l'article 9.3 del projecte de decret estableix que els requisits exigits pel tercer paràgraf de la lletra c) de l'article 9 han de ser complides per les embarcacions auxiliars d'aquelles embarcacions que per





dimensions no puguin amarrar a un port.

Aquest article tan sols es un recordatori perquè aquestes embarcacions auxiliars, per embarcar i desembarcar persones, necessàriament han de contar amb el permís del gestor de la instal·lació portuària per a dur a terme aquesta activitat.

Per tant, s'entén que no existeix cap contradicció.

D'aquesta manera, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte als apartats 1 i 2 de l'article 13, la Direcció General de la Marina Mercante entén que tenen una redacció imprecisa i no son necessaris perquè reiteren previsions que ja estan a la normativa estatal.

S'està d'acord amb que aquest article recull previsions de la normativa estatal, com es recull com a resposta a altres al·legacions fetes al projecte de decret.

El que no es pot estar d'acord es amb que sigui innecessari que es trobin dins de l'articulat del projecte de decret.

Vist el dia a dia de l'activitat a les Illes Balears i l'increment de la siniestrabilitat a les aigües de les Illes Balears fan que qualsevol recordatori de la normativa vigent en matèria de seguretat i medi ambient es consideri oportuna i necessària.

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Respecte de l'article 14, la Direcció General de la Marina Mercante considera que el projecte de decret hauria de recollir l'expressió «desechos» i no «residuos».

D'acord amb el concepte de "desecho" a que es fa referència al Reial Decret 128/2022, de 15 de febrer, sobre instal·lacions portuàries receptores de deixalles de vaixells, s'accepta l'al·legació. A la versió castellana de la norma s'emprarà el terme "desecho" i a la versió catalana el terme "deixalles".

Finalment, respecte al quart paràgraf de la lletra b) de l'article 9 i la totalitat de l'annex 1, la Direcció General de la Marina Mercante considera que fer servir les banderes per usos no prevists al Codi Internacional de les Senyals Nàutiques es contraria al propi conveni.

Dins del context del Codi Internacional de Senyals Marítimes, les prohibicions





relacionades amb l'ús de banderes es centren principalment en evitar confusions i garantir la claredat en les comunicacions, especialment en situacions d'emergència. Les principals restriccions que recull aquest codi son les següents:

Respecte a la prohibició d'ús indegut de senyals de socors:

- Ús exclusiu per a emergències:
 - Els senyals de banderes designats per indicar perill i necessitat d'ajuda (com "NC") estan estrictament reservats per a situacions de socors genuïnes.
 - Està prohibit utilitzar aquests senyals de manera frívola o en situacions que no requereixin assistència urgent.
- Evitar confusions:
 - Es prohibeix l'ús de qualsevol bandera o combinació de banderes que pugui confondre's amb els senyals de socors establerts.
 - Això és crucial per evitar malentesos que podrien posar en perill vides i recursos de rescat.

També cal fer una serie de consideracions generals, tant respecte a l'ús conforme al codi com respecte al context d'ús:

- Ús conforme: estableix un conjunt estandarditzat de significats per a les banderes. Qualsevol desviació d'aquest estàndard pot generar confusió i obstaculitzar la comunicació efectiva. Per tant, s'espera que els navegants utilitzin les banderes d'acord amb les instruccions i significats definits en el codi.
- Context d'ús: e l significat de les banderes pot variar lleugerament segons el context. Per exemple, les banderes utilitzades en competicions de navegació poden tenir significats específics addicionals. No obstant això, en comunicacions marítimes generals, s'ha de donar prioritat als significats establerts en el CIS.
-

En resum, la principal prohibició respecte als senyals amb banderes és el seu ús indegut, especialment pel que fa als senyals de socors. L'objectiu és mantenir la claredat i evitar confusions que puguin comprometre la seguretat marítima.

Per tant, no existeix una prohibició expressa per fer servir les banderes per aspectes no regulats pel codi, sinó que aquesta prohibició es en base a que





aquesta utilització pugui posar en perill la navegació. I es considera que els usos prevista al projecte de decret no son contraris a aquesta previsió.

Es més, existeixen multitud d'usos fora del previst que es fan servir al dia a dia de la mar sense que aquest us hagi estat posat mai en dubte (com per exemple, a les regates, que reben les pertinents autoritzacions).

Per tant, no s'accepta aquesta al·legació.

Palma, en data de la signatura electrònica

El director general de Ports i Transport Marítim
Antonio Mercant Morató





Govern de les Illes Balears

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce>

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

ANTONIO MERCANT MORATO

Director General de Ports i Transport marítim

Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 16-04-2025 13:44:48 GMT+0200

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

Firma amb segell de temps: 16-04-2025 13:45:01 GMT+0200

METADADES ENI DEL DOCUMENT

Identificador: ES_A04026940_2025_kpvf9i4bsbf2et1to68h18m3uulide

Nom del document: COR_14_-_Informe_al.legacions_modificacio_Decret_21-2017_amb_comentaris_CES-signat__2025-1744803904195_.pdf

Versió NTI: <http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e>

Tipus de document: Informe

Estat elaboració: Original

Òrgan: A04026940

Data captura: 16-04-2025 13:44:57 GMT+0200

Origen: Administració

Tipus de signatura: Pades

Pàgines: 139



Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce>

CSV: 5e2514209da8bbdbf53f62fc3285abe16f7076b48487c61d3f85d60f650ddbce