Newsletter de Transporte, Logística y Marítimo

Noviembre de 2025

En esta *newsletter* ofrecemos un análisis detallado de las principales novedades legales que afectan a los sectores del transporte, la logística y el ámbito marítimo. Abordamos los cambios regulatorios más recientes, las reformas legislativas en curso y su impacto en la operativa diaria de las empresas.

Normativa internacional

Entra en vigor el llamado Reglamento *FuelUE Maritime*

Como parte del paquete legislativo *Fit for 55* de la Comisión Europea, el 1 de enero de 2025 entró en vigor el llamado Reglamento *FuelEU Maritime* o Reglamento UE 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

El citado reglamento, que impone límites de intensidad de gases de efecto invernadero (GEI) aplicables directamente al combustible utilizado por los buques, tiene como objetivo reducir las emisiones de GEI del sector del transporte marítimo promoviendo el uso de combustibles y energías más limpios y apoyando la descarbonización del sector del transporte marítimo. Los citados límites afectan a buques de más de 5.000 toneladas de arqueo bruto que hagan escala en puertos europeos, independientemente de su pabellón.

Nueva ECA en el Mar Mediterráneo

El Mar Mediterráneo se convirtió oficialmente el pasado 1 de mayo de 2025 en una nueva ECA o Zona de Control de Emisiones de Óxidos de Azufre y Partículas (*ECA Med SOx*) en virtud del Anexo VI del Convenio Marpol. El contenido de azufre en el fuelóleo de los buques que operan en la citada nueva *ECA Med SOx* está ahora limitado al 0,10%, lo que reduce significativamente la contaminación atmosférica.

Los buques que operan en Zonas de Control de Emisiones de Óxidos de Azufre y Partículas, como el Mar Mediterráneo, están ahora sujetos a estrictas medidas obligatorias para prevenir, reducir y controlar la contaminación atmosférica. Esta nueva *ECA Med SOx* debe cumplir unos límites de contenido de azufre más estrictos que los fijados por la norma mundial (0,10% masa por masa -m/m-, frente al 0,50% m/m permitido fuera de las ECA de SOx).

La comentada nueva *ECA Med SOx* es la quinta Zona de Control de Emisiones de Óxidos de Azufre y Partículas designada en virtud del Anexo VI del Convenio Marpol, junto con la zona del Mar Báltico; la zona del Mar del Norte; la zona de América del Norte (que abarca las zonas costeras designadas frente a los Estados Unidos y Canadá); y la ECA del Mar Caribe de los Estados Unidos (alrededor de Puerto Rico y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos).

En vigor el Convenio de Hong Kong sobre el reciclaje de buques

El Convenio de Hong Kong para el reciclado seguro y ambientalmente racional de buques (CHK) entró en vigor el 26 de junio de 2025. El instrumento de adhesión de España al CHK se publicó en el BOE de 24 de mayo de 2024.

El CHK impone responsabilidades y obligaciones a todas las partes implicadas en el proceso de reciclaje de un buque, es decir, armadores, astilleros, puertos, estados de abanderamiento y estados de reciclado. Tras la entrada en vigor del CHK, los buques que se envíen a reciclar deberán tener un inventario de materiales peligrosos, las instalaciones autorizadas deberán presentar un plan específico para cada buque que vaya a desguazarse y, por último, los gobiernos deberán asegurarse de que las instalaciones bajo su jurisdicción operan de conformidad con las normas del CHK.

Novedades en la Ventanilla Única Marítima Europea

La Ventanilla Única Marítima Europea (EMSWe) introducida por el Reglamento UE 2019/1239, junto con el Reglamento delegado UE 2023/205 (Reglamento 205), es un sistema digital para la presentación y el intercambio de información entre buques, puertos y autoridades que permite agilizar los trámites administrativos relacionados con la entrada y salida de buques y la gestión de mercancías.

El objetivo de la EMSWe es mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte marítimo y facilitar la integración digital del sector logístico europeo, simplificando los trámites y reduciendo la carga administrativa para los operadores marítimos.

El 7 de abril de 2025 fue adoptado el Reglamento UE 2025/674 (Reglamento 674), vigente desde el 2 de julio de 2025, que modifica el Reglamento 205, introduciendo una actualización importante del marco regulatorio para la gestión digital y centralizada de los trámites portuarios y aduaneros en la UE, así como nuevas obligaciones detalladas para los operadores marítimos y autoridades portuarias en la EMSWe.

El objetivo del Reglamento 674 es completar y seguir armonizando la lista de elementos de datos que se deriva de las obligaciones de información. En este sentido, se modifica y amplía la lista de datos que los buques deben reportar al llegar a puertos de la UE, armonizando la lista de elementos de datos exigidos, alineándolos con los estándares internacionales y la legislación nacional y europea.

El nuevo conjunto de datos también incorpora elementos exigidos por la legislación nacional para escalas portuarias, buscando una mayor armonización y simplificación. Por ejemplo, se deben declarar los datos de identificación del buque; los datos de la escala portuaria; la información sobre la carga; la lista de tripulantes y pasajeros; la documentación aduanera; la información sobre residuos, certificados y autorizaciones; los certificados de seguridad; y las autorizaciones especiales requeridas por la legislación nacional o europea.

Estos datos deben presentarse en formato digital y de manera armonizada a través de la plataforma única, evitando duplicidades y facilitando el intercambio entre autoridades. Asimismo, la trazabilidad y el control aumentan, ya que todas las autoridades acceden a los mismos datos en tiempo real. Así toda la información queda registrada y es accesible para las autoridades competentes, facilitando auditorías y controles posteriores.

La Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Marítima y los Estados Miembros han revisado el conjunto de datos para adaptarlos mejor a las necesidades técnicas y empresariales. Así, se refuerza la digitalización de los trámites portuarios, permitiendo que la información se transmita una sola vez a través de una plataforma electrónica, evitando duplicidades y facilitando el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y no aduaneras.

Próxima entrada en vigor del Convenio de Pekín sobre la venta judicial de buques

España ratificó el 21 de agosto de 2025 la Convención de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de la Compraventa Judicial de Buques, más conocida como el Convenio de Pekín sobre la venta Judicial de Buques.

El citado convenio, que entrará en vigor el próximo 17 de febrero de 2026 para España y los demás Estados parte, establece un régimen armonizado para dar efecto internacional a las ventas judiciales de buques, preservando al mismo tiempo el derecho interno que rige el procedimiento de las ventas judiciales y las circunstancias en las que se otorga un título limpio (sin cargas) de la propiedad del buque al comprador. Al garantizar la seguridad jurídica en cuanto al título que el comprador adquiere sobre el buque, el convenio busca maximizar el precio que el buque puede alcanzar en el mercado y los beneficios disponibles para su distribución entre los acreedores (en su caso), así como promover el comercio internacional.

La norma básica del convenio es que una venta judicial realizada en un Estado parte por la que se confiera un título de propiedad limpio (sin cargas) al comprador de un buque surte el mismo efecto en los demás Estados parte del citado convenio.

Normativa nacional

La Seguridad Social excluye la nueva cuota de solidaridad de la bonificación del 90% del REBECA

El artículo 78.1 de la Ley 19/1994 de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias establece, entre otros incentivos fiscales y sociales, una bonificación del 90% en la cuota empresarial a la Seguridad Social por los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA). Por su parte, el apartado 2 de dicho artículo prevé que la citada bonificación afecta a todos los conceptos incluidos en la cotización.

El Real Decreto-ley 2/2023 de medidas urgentes para la ampliación de derechos de los pensionistas, la reducción de la brecha de género y el establecimiento de un nuevo marco de sostenibilidad del sistema público de pensiones introdujo el artículo 19 bis del Real Decreto Legislativo 8/2015 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, el cual prevé una cotización adicional de solidaridad aplicable sobre las retribuciones que superen el importe de las bases máximas de cotización establecidas para los trabajadores por cuenta ajena.

Ante la duda de si la referida bonificación del 90% se aplica o no a la citada cotización adicional de solidaridad, el Criterio Interpretativo nº 21/2024 de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social ha establecido que la cuota de solidaridad está excluida de la aplicación de beneficios (i.e. bonificaciones) en la cotización, por lo que debe ser abonada al 100% por las empresas navieras, lo que resta aún más competitividad al REBECA. Ver al respecto lo comentado en el apartado de Proyectos de normas sobre la Estrategia Marítima de España 2025-2050.

Aunque la citada interpretación ha sido recurrida, no nos consta sentencia judicial alguna por estar aun el asunto *sub iudice*.

Se flexibiliza la exigencia del certificado de conductor para transportistas extracomunitarios

El pasado 28 de enero se publicó en el BOE la Orden TRM/59/2025, de 16 de enero, por la que se regula el certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera.

La principal novedad que entraña esta orden, en relación con su predecesora (Orden FOM/3399/2002) es que, con el propósito de adaptar el marco nacional a la normativa europea (y en particular, al Reglamento UE 1072/2009, de 21 de octubre), el certificado de conductor pasa a ser exigible únicamente a las empresas que contraten como transportistas la realización de actividades de transporte público internacional de mercancías a nacionales de países terceros que no tengan la condición de residentes de larga duración.

Ello supone un régimen más favorable de cara a la contratación de transportistas extracomunitarios, ya que únicamente será preciso disponer de un certificado de conductor cuando se dediquen al transporte público internacional de mercancías y, además, no tengan la condición de residentes de larga duración.

El régimen de los certificados, por lo demás, seguirá siendo muy similar, debiendo solicitarse un certificado por cada conductor ante el órgano competente de la comunidad autónoma y teniendo estos certificados un plazo de validez de dos años.

En cualquier caso, los certificados expedidos conforme a la orden antigua seguirán manteniendo su vigencia hasta su expiración.

Aprobación parlamentaria de la Ley de Movilidad Sostenible

El Pleno del Congreso de los Diputados y el Senado han aprobado el Proyecto de la nueva Ley de Movilidad Sostenible, que redefine el derecho a la movilidad y marca la hoja de ruta hacia la descarbonización del transporte en España. Así, la publicación de la referida Ley en el Boletín Oficial del Estado es inminente.

La Ley persigue dotar al ordenamiento de un marco homogéneo que integre infraestructuras, servicios y políticas de movilidad, alinee los objetivos nacionales con la normativa y estrategias de la UE en energía y clima, y fortalezca la cooperación entre administraciones. Para ello, además de fijar los ejes principales de dicha política, se prevé la aprobación progresiva de numerosos desarrollos reglamentarios, así como de órdenes ministeriales para concretar metodologías e indicadores para el cumplimiento de las obligaciones contemplados en el texto.

Proyectos de normas

Así es la Estrategia Marítima de España 2025-2050

El Consejo de Ministros aprobó, el pasado 10 de junio, la Estrategia Marítima de España 2025-2050. Se trata de un ambicioso proyecto de país liderado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA), con la participación de otros once ministerios. España afronta el reto de ordenar, articular y potenciar su dimensión marítima en un momento crucial para la economía, la sostenibilidad y la seguridad global. La citada Estrategia Marítima aspira a convertirse en el marco vertebrador para la modernización y descarbonización del sector marítimo, esencial para el desarrollo económico del país. Se definen las prioridades del MITMA a medio y largo plazo y se establecen las líneas de actuación que deberán acometerse en los próximos años.

La referida Estrategia Marítima acierta al señalar como ejes la transición energética; la digitalización; la formación y el relevo generacional; la mejora de la gobernanza y la modernización del REBECA. Además, la citada Estrategia Marítima crea un Comité Asesor Marítimo, como órgano de seguimiento y diálogo, y un Observatorio de Competitividad para anticipar necesidades y proponer soluciones.

Aunque se valora positivamente todo lo anterior, el problema fundamental es que, si bien la citada Estrategia Marítima establece un conjunto de ambiciosas medidas programáticas a desarrollar, no solo no incluye un cronograma con indicadores cuantificables que permitan evaluar su grado de cumplimiento, sino que tampoco establece un calendario concreto con las reformas legislativas específicas a acometer.

Además, se dejan abiertas cuestiones clave como la reforma del REBECA, que requiere grandes cambios legislativos para hacerlo más competitivo. A 1 de julio de 2025, la flota inscrita en este registro sigue decreciendo, pese a que la flota controlada por empresas navieras españolas va en aumento tanto en número de buques como en tonelaje. Esto se debe a que las navieras españolas están optando claramente por registros mucho más competitivos (Madeira y Malta, sobre todo) que el REBECA.

Se paraliza la tramitación del proyecto que modifica las dos leyes españolas más importantes en materia portuaria y marítima

El Gobierno aprobó, el pasado 30 de julio de 2024, el Proyecto de Ley de modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) y de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM), que son las dos leyes españolas más importantes en materia marítima y portuaria. En nuestra *Newsletter* de Transporte, Logística y Marítimo de octubre de 2024 analizábamos las novedades más importantes del proyecto de ley.

Pese a la trascendencia del citado proyecto de ley, éste está actualmente paralizado al cerrarse, tras varias prórrogas sucesivas, el plazo de enmiendas en el Congreso. Todavía no se ha iniciado la tramitación parlamentaria del texto ni tampoco se prevé que se vaya a iniciar en la legislatura en curso.

El Gobierno prepara cambios en la normativa de transportes con formación online permanente y tacógrafo digital obligatorio

Se encuentra actualmente en fase de consultas un proyecto de real decreto que tiene por objeto la modificación de distintas normas en materia de transportes terrestres, incluyendo el ROTT (Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre), el RD 284/2021 (formación continua de los conductores de determinados vehículos) y el RD 640/2007 (tiempos de conducción y descanso y tacógrafos).

Entre las principales novedades contenidas en este proyecto de real decreto, destacamos la (i) generalización del sistema de aula virtual para la impartición de los cursos de cualificación inicial y formación continua (conocidos como el CAP), eliminando las referencias a que únicamente habría de emplearse en tiempos de pandemia u otras situaciones excepcionales y la (ii) obligatoriedad del tacógrafo digital, incluyéndose como novedad el formato exclusivamente electrónico de los documentos de control administrativo, que deberán recoger toda una serie de aspectos previstos en el ROTT, y estar siempre a disposición de las autoridades en el referido formato electrónico.

Como señalamos, se trata de un proyecto todavía en tramitación y en fase de consulta pública, por lo que aún puede ser objeto de cambios.

En tramitación un nuevo real decreto para reforzar la homologación y llamadas a revisión de vehículos en España

Se encuentra actualmente en tramitación un proyecto de real decreto para revisar los procedimientos de homologación de vehículos regulados mediante el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio.

El citado proyecto establece una serie de requisitos de seguridad y eco sostenibilidad que deberán ser cumplidos por todos los vehículos a motor con anterioridad a su puesta en el mercado en España. También se incorporan cláusulas por las que, si con posterioridad a la fabricación de los vehículos, se detectaran disconformidades, se podrán exigir actuaciones correctoras a los fabricantes.

En este contexto, el propósito del referido proyecto de real decreto es establecer disposiciones específicas sobre la manera en que el fabricante debe realizar la llamada a revisión, así como la información que debe remitir a la Administración en el marco de estas campañas. Todo ello con el propósito de permitir un mejor control y seguimiento. Más concretamente se establece además que el fabricante deberá comunicar al Registro de Vehículos cuáles son los vehículos matriculados en España que se encuentren afectados por un procedimiento de llamada a revisión.

En cualquier caso, debe recordarse que se trata de un proyecto de real decreto todavía en tramitación, por lo que es todavía posible que sea objeto de cambios antes de ser aprobado en su caso.

Una nueva regulación permitirá el uso del tacógrafo digital a conductores con permiso B en vehículos de mayor tonelaje

En la actualidad, se encuentra en tramitación un proyecto de orden que modifica la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.

Fruto de la transposición de la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción, se amplió el rango de conductores habilitados para conducir determinados vehículos dedicados al transporte de mercancías.

En este contexto, se contemplaba la posibilidad de que los conductores con un permiso Clase B con antigüedad superior a 2 años pudieran conducir vehículos de masa máxima autorizada de entre 3.500 y 4.250 kilogramos destinados al transporte de mercancías, siempre que fueran impulsados por combustibles alternativos.

Por ello, resulta necesario modificar la Orden que regula la implantación del tacógrafo digital (Orden FOM/1190/2005 de 25 de abril) para permitir que se pueda otorgar tarjetas de tacógrafo a conductores con Permiso B.

En cualquier caso, cabe recordar que se trata de un proyecto de orden todavía en tramitación, por lo que aún es posible que sea objeto de cambios antes de ser aprobado en su caso.

Se proponen medidas para mejorar la protección de los puertos y del transporte marítimo

Se encuentra en tramitación un proyecto de real decreto por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.

Si bien todavía no se dispone de un borrador al respecto, dado el estado todavía muy embrionario del proyecto, según se señala en el documento de la consulta pública, el propósito sería adaptar el marco regulatorio vigente en materia de puertos a las nuevas amenazas del contexto actual, así como a los avances tecnológicos de los últimos 20 años.

De esta forma, el proyecto de real decreto tiene como propósito integrar la ciberseguridad en la protección marítimo-portuaria, mejorar la seguridad de las infraestructuras críticas, implantar nuevas tecnologías de vigilancia y control, así como adaptar el marco regulatorio actual de España a las exigencias europeas e internacionales. Se pretende con ello adaptar los puertos españoles a las nuevas amenazas de los drones, la guerra híbrida y los ciberataques, así como impulsar la digitalización de las propias instalaciones portuarias.

En cualquier caso, dado que se trata de un proyecto de real decreto aún en tramitación, habremos de estar atentos a los cambios que se pudieran ir introduciendo de cara a la llegada de un nuevo marco regulatorio en su caso.

Jurisprudencia

El TS anula parcialmente la regulación española sobre drones

Sentencia del Tribunal Supremo nº 2941/2025, de 19 de junio (ECLI:ES:TS:2025:2941)

El Tribunal Supremo (TS) ha anulado parcialmente la nueva regulación de drones en España, es decir el Real Decreto 517/2024, de 4 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS). Las novedades del citado Real Decreto 517/2024 se pueden consultar aquí.

En síntesis, la citada sentencia declara la nulidad de la Sección 3ª del Capítulo VI del referido Real Decreto 517/2024 (régimen del "Registro de aeronaves no tripuladas" del Ministerio del Interior) por un defecto en su tramitación. La sentencia considera que la creación de dicho Registro (artículo del 53 al 58) constituye una modificación sustancial introducida tras el trámite de audiencia e información pública. La sentencia distingue entre cambios organizativos o de mera ejecución (que no exigen reiniciar la participación pública) y alteraciones nucleares del modelo regulatorio, como es la imposición de obligaciones registrales con consecuencias sancionadoras.

La sentencia mantiene vigente el resto del Real Decreto 517/2024, incluidos el régimen de zonas geográficas UAS y la "comunicación previa" al Ministerio del Interior para operaciones en entornos urbanos, así como la obligación de relación electrónica con la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea). La anulación se fundamenta exclusivamente en la omisión del trámite participativo respecto del registro, no en una falta de cobertura material o en la desproporción de las restantes restricciones operativas.

El Tribunal Supremo aclara la diferencia entre seguro de transporte y de responsabilidad civil y fija el inicio del cómputo de intereses desde el siniestro

Sentencia del Tribunal Supremo nº 1064/2025, de 2 de julio (ECLI:ES.TS:2025:3124)

La sentencia analiza en sede de casación (i) la distinción entre el seguro de responsabilidad civil y el seguro de transporte terrestre y (ii) el *dies a quo* del cómputo de intereses en caso de siniestro.

En relación con la primera cuestión objeto de casación, la sentencia comienza señalando que, mientras que el seguro de responsabilidad civil protege el interés del porteador de salvaguardar su patrimonio del siniestro (en relación con la responsabilidad en que podría incurrir en virtud del contrato de transporte terrestre), el seguro de transporte terrestre protege el interés del cargador en preservar la integridad de la mercancía de posibles daños durante la travesía. Así, tras esta sentencia, se aclara que la naturaleza del contrato de seguro dependerá del riesgo que efectivamente se proteja, y no de la calificación que le den al mismo las partes (calificación que puede resultar confusa en muchos casos, según señala el Tribunal Supremo).

En cuanto al *dies a quo* para el cómputo de intereses en caso de siniestro, la sentencia recuerda su jurisprudencia para sostener que el devengo de intereses se produce desde la fecha del siniestro, salvo que haya comunicación tardía del mismo por parte del perjudicado (en cuyo caso, se tomará la fecha de comunicación) o se trate de una reclamación de acción directa sin conocimiento previo del perjudicado (en cuyo caso, los intereses se devengarán desde la fecha de la reclamación).

Se confirma la responsabilidad del porteador marítimo al no probar defecto de embalaje en daños a mercancías

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª) de 30 junio de 2025 (Recurso 205/2024)

La sentencia, que confirma la de primera instancia, analiza la responsabilidad del porteador marítimo por daños a las mercancías transportadas en un transporte marítimo internacional de mercancías en contenedor en régimen FCL (*Full Container Load*) en virtud del cual el porteador marítimo recibe en origen el contenedor cargado, cerrado y precintado y lo debe entregar de igual forma en destino.

Mientras la demandada porteadora alegó que los daños a las mercancías se debían a embalaje insuficiente de las mercancías en el contenedor, la demandante (aseguradora que había indemnizado previamente los daños al cargador) entendió que se debían a un fuerte movimiento del buque durante el transporte marítimo.

Aplicando las Reglas de la Haya-Visby, el artículo 277.2 de la LNM y la Sentencia del Tribunal Supremo nº 1085/2023 de 4 de julio de 2023, la Audiencia Provincial de Barcelona establece, en síntesis, que se presume la responsabilidad del porteador salvo que éste pruebe que concurre algunas de las causas de exoneración de responsabilidad legalmente establecidas (fuerza mayor, embalaje insuficiente, vicio propio, etc.) en el artículo 4.2 de las Reglas de la Haya-Visby. La sentencia desestima la pretensión de la demandada porteadora porque entiende que no ha conseguido probar debidamente la existencia del embalaje insuficiente alegado, por lo que, por consiguiente, es responsable de los daños reclamados.

El Supremo confirma que no se puede pedir alzamiento cautelar de un embargo de buque mediante otra medida cautelar

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª) de 19 de enero de 2024 (Auto núm. 14/2024)

Esta sentencia desestima el recurso de apelación interpuesto contra el auto del Juzgado de lo Mercantil número 6 de Barcelona de 27 de octubre de 2021, que inadmitía las medidas cautelares solicitadas por el recurrente para alzar, sin audiencia del ejecutante, la medida de embargo de un buque.

La medida de embargo del buque se había acordado por auto de 22 de abril de 2021 para garantizar el cobro de un crédito marítimo. La recurrente interpuso demanda de tercería de dominio y simultáneamente formuló oposición al embargo preventivo, solicitando que se acordase el alzamiento inmediato del mismo. Dicha demanda dio lugar a que se tramitaran dos procedimientos: el procedimiento de tercería de dominio y la pieza separada de medidas cautelares para resolver sobre la medida cautelar solicitada por el tercerista para que se alzara el embargo acordado.

Como hemos adelantado, en primera instancia se inadmitió dicha medida cautelar por auto de 27 de octubre de 2021, por carecer de fundamento legal. El artículo 470.1 de la LNM establece que la medida cautelar de embargo preventivo de buques se regula por el Convenio Internacional sobre el

Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, y, supletoriamente, por la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC). Por ello, la oposición al embargo del buque se tiene que tramitar de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 739 y siguiente de la LEC, que establece que "en los casos en que la medida cautelar se hubiera adoptado sin previa audiencia del demandado, podrá éste formular oposición en el plazo de veinte días, contados desde la notificación del auto que acuerda las medidas cautelares".

Por tanto, el juez de instancia consideró que, dado que el embargo preventivo del buque, como prevé la LNM, es una medida cautelar, resulta inadmisible pedir una medida cautelar para alzar otra medida cautelar. Se alega que "si la actora quería oponerse a la medida de embargo preventivo, por los motivos que considerase oportuno, tenía que haber formulado oposición a las medidas, como señala el artículo 739 de la LEC y no pretender una extraña especie de "contramedidas" que no se ajustan al principio de legalidad procesal del artículo 1 de la LEC".

Náutica de recreo

Entra en vigor el nuevo régimen que agiliza el despacho de buques y regula el uso comercial temporal de embarcaciones de recreo

El 15 de agosto de 2025 entró en vigor el nuevo régimen de despacho de buques introducido por el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima (RONM).

Con el nuevo régimen de despacho de buques establecido por el RONM, la mayoría de los buques y embarcaciones dejan de estar sujetos a un sistema de autorización previa, para pasar a un régimen basado en la declaración responsable, suscrita por el propietario, armador o naviero, que acredita el cumplimiento de los requisitos exigidos para la navegación. De esta forma se simplifican los trámites administrativos y se fomenta una mayor agilidad operativa.

Sin embargo, se mantiene sujeto al régimen de la autorización expresa por parte de la administración marítima el cambio temporal de uso privado a comercial de los buques y embarcaciones de recreo, que se prevé en el artículo 9 del RONM. Dado que ese precepto no incluyó inicialmente los requisitos que deben cumplirse para ese cambio de uso de buques y embarcaciones de recreo, se ha aprobado la resolución, de 17 de julio de 2025, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre las condiciones que deben cumplir los buques y embarcaciones de recreo para cambio temporal de uso privado a comercial (BOE de 22 de julio de 2025). La citada resolución, que entró en vigor el 23 de julio de 2025, permanecerá vigente hasta la aprobación del nuevo real decreto que regule esta materia de forma definitiva.

Los requisitos principales que introduce la resolución son los siguientes: estar matriculados en la Lista Séptima del Registro de Buques; disponer de certificados en vigor; cumplir con el régimen de reconocimientos aplicable a la Lista Sexta; contar con seguros obligatorios de responsabilidad civil y de accidentes; y ser gestionados por una empresa dedicada al arrendamiento náutico, mediante un contrato de gestión naval. Asimismo, durante el uso comercial, el buque debe anteponer las letras "CT" al indicativo de matrícula en ambas amuras.

Contacta con nuestros profesionales

Jesús Barbadillo
Counsel
jesus.barbadillo@garrigues.com

Javier Manchado
Socio
javier.manchado@garrigues.com

Manuel Betancor
Socio
manuel.betancor@garrigues.com

Montse Mas
Socia
montse.mas@garrigues.com

Zulay Rodríguez
Asociada principal
z.carmen.rodriguez@garrigues.com

Elena Scarpa
Asociada sénior
elena.scarpa@garrigues.com

Más información:

Transporte, Logística y Marítimo

GARRIGUES

Plaza de Colón, 2
28046 Madrid
T +34 91 514 52 00
info@garrigues.com

Síguenos en:

© 2025 J&A Garrigues, S.L.P.| La información de esta página es de carácter general
y no constituye opinión profesional ni servicio de asesoramiento legal o fiscal.